ESTIMATES

Transport Canada

2002-2003
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled in the spring and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2002

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca

Catalogue No. BT31-2/2003-III-48

ISBN 0-660-61843-5

Transport Canada

2002-2003 Estimates
A Report on
Plans and Priorities

Approved

Minister of Transport

102-05199/

Table of Contents

1.0 Messages 1
1.1 Minister's Message 1
1.2 Management Representation 2

2.0 An Introduction to Transport Canada 3
2.1 Who We Are 3
2.2 Legislative Mandate 3
2.3 Strategic Objectives 4
2.4 An Organization Structure for Results 4
2.5 Overview of Planned Spending 6

3.0 Planning Context — Challenges and Priorities 7
3.1 The Impact of September 11th 7
3.2 Transportation Blueprint 7
3.3 Canadian Transportation Act Review 8

4.0 Planned Performance 9
4.1 Measuring the Achievement of Our Strategic Objectives 9
4.2 Plans, Results and Resources by Strategic Objective 10
4.2.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system 10
4.2.2 Contribute to Canada's economic growth and social development 17
4.2.3 Protect the physical environment 25
4.3 Implementing Transport Canada's Management Agenda 32

5.0 Supplementary Information 37
5.1 Financial Tables 37
5.2 Business Line Details 49
5.3 Our Office Locations 50

Index 51

List of Financial Tables

Table 1 — Net Cost of Program for the Estimates Year **37**

Table 2 — Summary of Capital Spending by Business Line **38**

Table 3 — Details on Major Capital Project Spending **39**

Table 4 — Summary of Transfer Payment Spending by Business Line **41**

Table 5 — Details on Transfer Payment Programs **42**

Table 6 — Source of Respendable and Non-respendable Revenue **45**

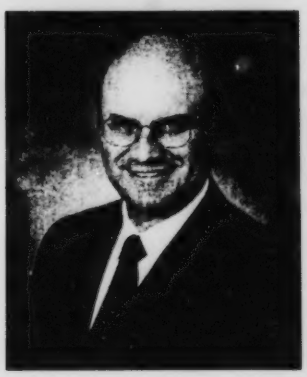
Table 7 — Loans, Investments and Advances **47**

Table 8 — Main Estimates Spending Authority **48**

The following symbols are used in this report:	
	See elsewhere in this document for additional information.
	Additional information is available in another document.
	Visit a web site to get additional information.
	Item relates to priority from the 2001 Speech from the Throne (www.sft-ddt.gc.ca)

1.0 Messages

1.1 Minister's Message



I am pleased to present Transport Canada's *2002-2003 Report on Plans and Priorities*, which outlines the department's direction over the next three fiscal years.

Over the past few months, our world has changed immeasurably as a result of the terrorist attacks in the United States on September 11th. The tragic events of that day have put public security at the top of Canadians' priority list. Accordingly, the Government of Canada has taken concrete steps to deal with the new challenges, and to secure our future.

Canada has always had an enviable record on transportation safety and security. We already have a very safe transportation system, and we are taking positive steps to make it safer. The December 2001 budget announced significant new resources to enhance the system, particularly new initiatives to improve aviation security. The cornerstone of the wide-ranging initiatives is the creation of the Canadian Air Transport Security Authority, a new Crown corporation that will be responsible for the provision of key air security services. In addition, the Government of Canada will provide funding for enhanced pre-board screening and advanced explosives detection systems at Canadian airports, additional staffing associated with aviation security functions, and armed police on board selected domestic and international flights.

Transportation plays an essential role in our quality of life. Transport Canada is working toward bringing forward the Transportation Blueprint in spring 2002. The blueprint will address the broad directions the federal government will pursue in transportation over the next decade and beyond.

Sustainable transportation is also high on the department's agenda. We believe we can advance the sustainability issue by integrating economic, social, and environmental considerations into decisions that affect transportation activity. Economically, we need a transportation system that is efficient and competitive. Socially, the system must be safe and accessible. The system must also respect the natural environment. It is not always easy to balance these three considerations, but Transport Canada is striving to make Canada's transportation system more sustainable and to encourage Canadians to make more sustainable choices so that we can all enjoy the best transportation system.

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.2 Management Representation

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

Report on Plans and Priorities 2002-2003

I submit, for tabling in Parliament, the *2002-2003 Report on Plans and Priorities* for

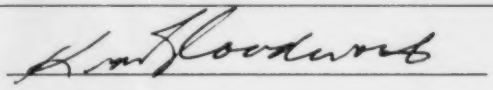
TRANSPORT CANADA

To the best of my knowledge, the information:

1. accurately portrays the department's plans and priorities;
2. is consistent with the reporting principles contained in the *Guide to the Preparation of the 2002-3003 Report on Plans and Priorities*;
3. is comprehensive and accurate; and
4. is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the production of this RPP.

The Planning and Reporting Accountability Structure (PRAS) on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Signed: 

Name: Margaret Bloodworth

Title: Deputy Minister

Date: FEB 2 2 2002

2.0 An Introduction to Transport Canada

2.1 Who We Are

Transport Canada is responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The department contributes to ensuring that all parts of the transportation system work effectively, and in an integrated manner, to provide Canadians with a sustainable system that is safe, efficient and environmentally responsible.

Our Vision . . .

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs
for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

2.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. The focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness, and sustainability of Canada's transportation system.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our web site at www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

Some of the legislation we administer:

- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act, 2001*
- *Canada Transportation Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act*

2.3 Strategic Objectives

Transport Canada's strategic objectives are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.

2.4 An Organization Structure for Results

Most issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors. Furthermore, most issues require the partnership and collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders. Decisions must be carefully weighed and debated to ensure an optimum balance between competing interests. This is because actions required to achieve results in one area can have profound repercussions in other areas.

To respond to the complex national transportation agenda, Transport Canada uses a matrix approach to management. The matrix defines accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are the focus of departmental planning and reporting and that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

Organizationally, the department is divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also includes Communications, General Counsel, and the Offices of the Minister and Deputy Minister. The organizational leads are accountable for the management of their organizations and for the delivery of results as set out in national service line plans.

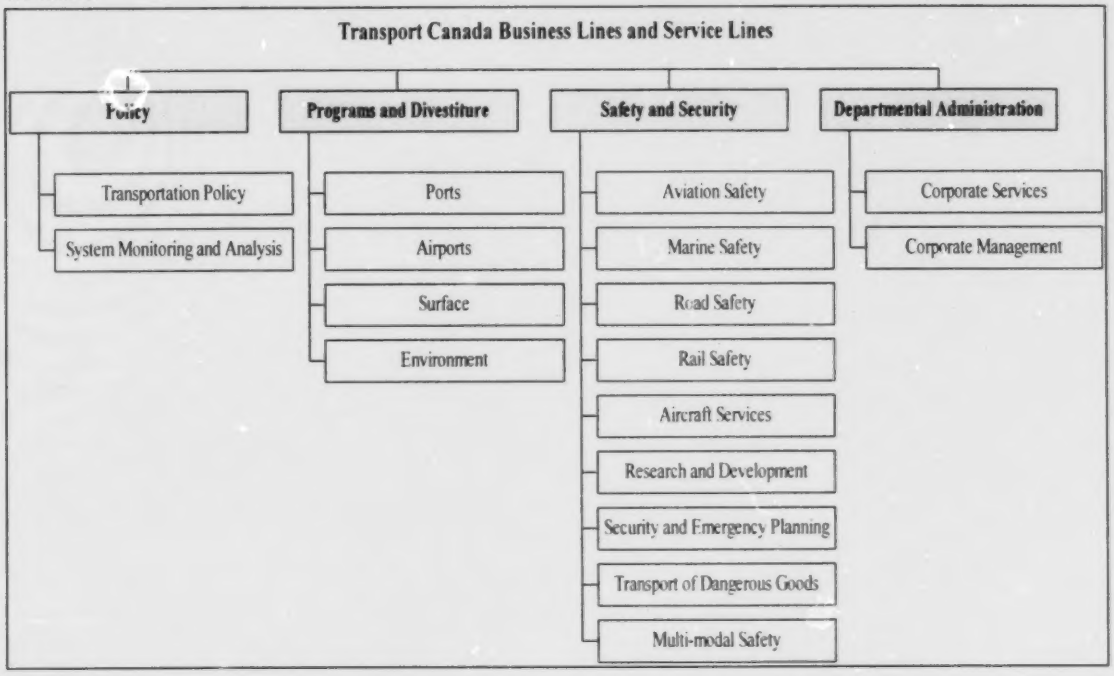
Functional management is based on business lines and service lines that cut across the organizational structure to provide a focus on shared strategies and results. The business/service line structure has a multi-modal focus that emphasizes the department's core roles (Table 1 refers).

Some of our partners and stakeholders:

- *Travelling public*
- *Carriers and shippers*
- *Manufacturers*
- *Transportation workers*
- *Environmental interest groups*
- *Emergency response organizations*
- *Transportation industry organizations*
- *International organizations*
- *Owners and operators of transportation companies, facilities and equipment*
- *See our web site at www.tc.gc.ca/aboutus/pubs/tp13384e/page7.htm for information on how we work with our partners*

Business/service lines are the forums for setting national programs, policies and standards and providing leadership to the regional offices who were established to ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.

Table 1



Details on Transport Canada's four business lines (e.g., objectives, activities and resources) are provided in Section 5.2 on page 49.

2.5 Overview of Planned Spending

($000's)	Forecast Spending 2001-2002[1]	**Planned Spending 2002-2003**	Planned Spending 2003-2004	Planned Spending 2004-2005
Policy	604,564	**414,553**	313,880	303,695
Programs and Divestiture	414,630	**534,959**	464,903	492,696
Safety and Security	429,511	**344,549**	335,921	324,062
Departmental Administration	121,595	**108,814**	106,907	95,738
Total Main Estimates (gross)	1,570,300	**1,402,875**	1,221,611	1,216,191
Less: Respendable revenue[2]	337,986	**344,909**	366,176	379,427
Total Main Estimates (net)	1,232,314	**1,057,966**	855,435	836,764
Spending Adjustments[3]	n/a	**36,463**	33,732	14,989
Net Planned Spending	1,232,314	**1,094,429**	889,167	851,753
Less: Non-respendable revenue[2]	31,315	**25,298**	25,918	25,873
Plus: Estimated cost of services received without charge	57,062	**56,117**	53,935	51,331
Net Cost of the Department	1,258,061	**1,125,258**	917,184	877,211
Full Time Equivalents	4,525	**4,315**	4,228	4,207

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.*
2. *For details by business line, see Table 6 on page 45.*
3. *Adjustments reflect spending approvals obtained following Main Estimates.*

3.0 Planning Context — Challenges and Priorities

3.1 The Impact of September 11th

Transport Canada is committed to improving the safety of Canadians and the transportation system. Canada has one of the safest and most secure air transportation systems in the world — a system that will now be safer thanks to the actions taken by the Government of Canada and the aviation community since the tragic terrorist acts of September 11th. The comprehensive and far-reaching initiatives announced in the December 2001 federal budget will allow us to maintain and improve on that record in the months and years to come. Among the initiatives included in the budget to increase air security, the government will:

- Create a new Canadian Air Transport Security Authority.
- Enhance pre-board screening at Canadian airports.
- Ensure that advanced explosive detection systems are installed at airports across the country, which is expected to cover 99 per cent of all air passengers in Canada.
- Expand the program of placing armed police on board aircraft.
- Develop new standards and regulations for security improvements to aircraft design.
- Enhance airport policing and security.
- Hire new inspectors to provide increased oversight of aviation security.

Additional details on these initiatives are provided in Section 4.2.1 on page 11.

3.2 Transportation Blueprint

In April 2001, the Minister of Transport launched the Transportation Blueprint initiative, to develop a federal strategy that responds to the major challenges that will face Canada's transportation sector over the next decade and beyond. The Minister has consulted with his provincial and territorial counterparts and a cross-section of carriers, shippers, associations, authorities and urban transport interests concerning the Blueprint.

The department is working toward bringing forward the Transportation Blueprint, including proposed amendments to the *Canada Transportation Act* (CTA), in spring 2002. Consultations will be carried out before the planned tabling of legislative amendments to the CTA in the fall.

Visit our web site at www.tc.gc.ca/aboutus/blueprint/menu.htm for information about the progress of the Transportation Blueprint initiative.

3.3 Canadian Transportation Act Review

A requirement of the *Canada Transportation Act* (CTA), which came into effect in 1996, was that a comprehensive review be undertaken within four years. In June 2000, the Minister of Transport appointed a five-member panel to conduct this review and report on the economic regulation of transportation activities under the legislative authority of Parliament. The Minister received the CTA Review Panel's final report in June 2001 and it was tabled in Parliament on July 18, 2001.

The challenging body of proposals, research, findings and recommendations that has resulted from the work of the CTA Review Panel will form a key component of the Transportation Blueprint discussed above. Stakeholders can be assured that the department will be carefully examining all of the proposals and positions that have been put forward as part of the Transportation Blueprint initiative.

The final report of the Review Panel is available at www.reviewcta-examenltc.gc.ca/index.htm.

4.0 Planned Performance

4.1 Measuring the Achievement of Our Strategic Objectives

The achievement of Transport Canada's strategic objectives depends on the performance of all four departmental business lines. The work done within the business lines — whether it be the development of policies and legislation or the delivery of programs and services — has an impact on each of our safety, economic and environmental objectives.

Associated with each strategic objective are ultimate outcomes (key results) that we intend to measure over time as a means of providing evidence of our achievement of objectives. The ultimate outcomes can be mapped to one or more business lines, thereby providing the link between the business lines and the strategic objectives, and highlighting the business lines' work in terms of *primary* and *secondary* contribution to objectives.

Strategic Objectives		
Ensure high standards for a safe and secure transportation system	***Contribute to Canada's economic growth and social development***	***Protect the physical environment***
2002-2003 Planned Spending by Strategic Objective[1]		
$440 million	$625 million	$30 million

Ultimate Outcomes		
• Protection of life, health, environment and property. • High confidence in the safety and security of our transportation system.	An integrated and inter-modal transportation system that is: • efficient, effective, viable, affordable and accessible; • responsive to users and to communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally.	• Environmentally sustainable transportation system for Canadians. • Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. • Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
↑	↑	↑
Contributing Business Line — Primary (P) or Secondary (S)		
Safety and Security (P) Programs and Divestiture (S) Policy (S)	Policy (P) Programs and Divestiture (P) Safety and Security (S)	Programs and Divestiture (P) Safety and Security (S)
Departmental Administration contributes indirectly to all strategic objectives		

1. The linking of our 2002-2003 planned spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of resources devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective.

4.2 Plans, Results and Resources by Strategic Objective

The following sub-sections provide a summary of Transport Canada's plans in achieving its strategic objectives.

4.2.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

Canadians want a transportation system that is safe and secure. This desire is recognized in the *Canada Transportation Act*, wherein the need for Canada's transportation system to meet "the highest practicable safety standards" is part of the statement of national policy. Despite the fact that standards are already high, transportation accidents still cause over 400 casualties and eight deaths on average every day across the country.

Transport Canada's principal means of helping to provide Canadians with safe and secure transportation is through its continuing policy and regulatory role. This involves striving to influence the safety and security practices of its stakeholders and keeping them aligned with public expectations.

Challenges

Some of the challenges associated with transportation safety and security are highlighted below.

- In the wake of September 11, 2001, Transport Canada is adjusting its security standards to meet a new type of threat for all forms of domestic and international transportation. The department is working with stakeholders to determine the requirement for new and strengthened standards, and is putting in place a framework for implementing the standards and establishing mechanisms for assessing their effectiveness.
- Current surveys have revealed that only 44 to 56 per cent of Canadians consider air travel to be safe, which represents a significant decrease from pre-September 11th levels. The challenge is to help restore public confidence by ensuring the media and the public have factual and pertinent information concerning aviation safety and security.
- To protect the integrity of its safety programs, the department needs to find ways of deploying resources to those activities that have the greatest safety benefits while continuing to meet both established standards and service expectations.
- The attrition rate of the department's safety inspectors and engineers due to an aging workforce and private sector competition is presenting the department with a challenge to recruit and retain new personnel to ensure the continued effective delivery of our regulatory program.
- Manufacturers are striving to produce lighter, quieter and more fuel-efficient transportation equipment (aircraft, locomotives, motor vehicles) that assuages environmental concerns, and this calls for the development and use of advanced

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

materials, structures and electronics. The challenge for Transport Canada's safety specialists is to keep pace with the rapidly changing knowledge and skill requirements of new technologies to be able to address the associated concerns.

Principal Activities

There are three principal activities — rulemaking, oversight and outreach — that are carried out in support of the safety and security objective. Through its rulemaking efforts, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies. Its oversight activities include issuing licenses, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. Outreach activities involve efforts to promote, educate and increase awareness of safety and security issues.

Ultimate Outcomes

Through its efforts to ensure high standards of safety and security, Transport Canada is helping to achieve two results of importance to Canadians:

- Protection of life, health, environment and property
- High confidence in the safety and security of the transportation system

The targets associated with these ultimate outcomes, which were developed in conjunction with our key stakeholders, are presented in the side box.

Targets:

- *A 50 per cent reduction in the number of railway crossing collisions and trespassing incidents from 1996 to 2006*
- *A 30 per cent reduction in the average number of road fatalities and serious injuries from 2008 to 2010 (compared to 1996–2001 average)*
- *A 25 per cent reduction in the overall number of aviation accidents and fatal accidents from 1995 to 2005 (targets vary depending on the sector of aviation)*
- *90 per cent of Canadians will consider air travel safe or very safe by 2005*
- *All dangerous goods shipments will arrive at their destination without incident*

Priorities

In pursuing these results for Canadians, Transport Canada has grouped its areas of program emphasis into the following five priority areas:

Enhancing the security regime

The events of September 11th galvanized the Government of Canada into moving quickly on several fronts to strengthen Canada's aviation security regime. Major initiatives were announced in the December 2001 budget and, because of Transport Canada's regulatory responsibility for aviation security, the department is playing the lead role in implementing these initiatives. Over the coming year, the department will work in conjunction with the air transport industry and other federal departments, notably the Solicitor-General, to:

materials, structures and electronics. The challenge for Transport Canada's safety specialists is to keep pace with the rapidly changing knowledge and skill requirements of new technologies to be able to address the associated concerns.

Principal Activities

There are three principal activities — rulemaking, oversight and outreach — that are carried out in support of the safety and security objective. Through its rulemaking efforts, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies. Its oversight activities include issuing licenses, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. Outreach activities involve efforts to promote, educate and increase awareness of safety and security issues.

Ultimate Outcomes

Through its efforts to ensure high standards of safety and security, Transport Canada is helping to achieve two results of importance to Canadians:

- Protection of life, health, environment and property
- High confidence in the safety and security of the transportation system

The targets associated with these ultimate outcomes, which were developed in conjunction with our key stakeholders, are presented in the side box.

Targets:

- *A 50 per cent reduction in the number of railway crossing collisions and trespassing incidents from 1996 to 2006*
- *A 30 per cent reduction in the average number of road fatalities and serious injuries from 2008 to 2010 (compared to 1996–2001 average)*
- *A 25 per cent reduction in the overall number of aviation accidents and fatal accidents from 1995 to 2005 (targets vary depending on the sector of aviation)*
- *90 per cent of Canadians will consider air travel safe or very safe by 2005*
- *All dangerous goods shipments will arrive at their destination without incident*

Priorities

In pursuing these results for Canadians, Transport Canada has grouped its areas of program emphasis into the following five priority areas:

Enhancing the security regime

The events of September 11th galvanized the Government of Canada into moving quickly on several fronts to strengthen Canada's aviation security regime. Major initiatives were announced in the December 2001 budget and, because of Transport Canada's regulatory responsibility for aviation security, the department is playing the lead role in implementing these initiatives. Over the coming year, the department will work in conjunction with the air transport industry and other federal departments, notably the Solicitor-General, to:

- Establish the Canadian Air Transport Security Authority, a new Crown corporation that will be responsible for the provision of key air security services. The authority will report to the Minister of Transport and be responsible for:
  - pre-board screening of passengers and their belongings;
  - the acquisition, deployment and maintenance of explosives detection equipment at airports;
  - the certification and testing of security officers responsible for screening services;
  - federal contributions for security-related airport policing; and
  - contracting for armed police on board aircraft.
- Develop new regulations and standards concerning modifications to existing passenger aircraft, the delivery of aviation security services, and new limits for carry-on luggage and random secondary searches of U.S.-bound passengers.
- Assist airlines cover the cost of mandatory security modifications to their existing passenger aircraft, e.g., strengthening the cockpit doors.
- Recruit additional security inspectors to provide increased oversight of aviation security.

Transport Canada is also the lead department for marine security and is working with other organizations, both domestically and internationally, to identify requirements aimed at protecting Canadian ports and other critical marine infrastructure, increase the intelligence gathering necessary to screen for potential terrorists, weapons and explosives, and coordinate security preparedness.

Security activities
Results
- Reduced risks related to security incidences (e.g., potential terrorist threats)
- Increased public confidence in travel safety and security

With respect to rail and road transportation, Transport Canada is working closely with industry and other governments and agencies, including its U.S. counterparts, to review the status of security, particularly at critical locations such as border crossings, bridges and tunnels.

Emphasizing safety program delivery

Over 50 per cent of the resources allocated to the safety and security objective are for oversight activities. As a result of continuing growth in the transport sector, particularly civil aviation, Transport Canada's core safety program responsibilities have been increasing. Despite the increase in workload, the associated resources have not been keeping pace.

Compliance monitoring strategies
Results
- Improved compliance with regulations in higher risk areas

To ensure that safety program delivery is not compromised as a result, one of the department's focus areas concerns compliance-monitoring strategies. The degree of oversight provided to regulated entities is based on applying risk criteria that have generally been derived and modified through experience. With the increasing

sophistication of risk assessment techniques and related safety information systems, it has been possible to determine areas where monitoring could be increased or reduced.

To this end, a new inspection program is planned for small commercial vessels (less than five gross tons and carrying fewer than 12 passengers) and fishing vessels of less than 15 gross tons. There will be increased audits of short-line railway companies and increased focus on air taxi operations. Opportunities to reduce oversight in the coming year are being examined for certain non-passenger aviation operations, airports that handle few passengers, and inspections of railway infrastructure, equipment and operations. This will allow Transport Canada's safety specialists to focus their efforts on areas of higher risk, which will contribute to the travelling public's continued confidence in Transport Canada's ability to maintain high safety standards for passengers and shippers.

Modernizing regulatory frameworks and instruments

Safety regulatory programs are encountering major challenges, including:

- demands for greater participation in their creation;
- the need to keep pace with technological advances and to take multi-jurisdictional action;
- increased risk of liability; and
- a growing need to ensure that Canada's approach to regulation is consistent with international trends.

Modernizing regulatory frameworks and instruments

Results

- A framework that is fair, reasonable and consistent
- A reform process that is open and transparent
- A regulated community that is engaged and well-informed

Priorities for the coming year include:

- Reforming all regulations under the *Canada Shipping Act, 2001*. The Act received Royal Assent in November 2001 and represents a thorough overhaul of one of the oldest pieces of legislation in Canada. The new legislation provides for an effective modern regulatory framework that would come into force once the first phase of the regulatory reform exercise has been completed.
- Amending the *Aeronautics Act*. Proposed amendments will address fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools.
- Implementing the Transportation Appeal Tribunal of Canada Act, which would continue the Civil Aviation Tribunal as a multi-modal transportation tribunal, to provide individuals and companies in the aviation, marine and rail communities with enforcement review and appeal rights.
- Implementing amendments to the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*, which provides for every bus and truck to be rated according to their safety performance in areas such as vehicle maintenance, driver performance and accident record.
- Modernizing the *Motor Vehicle Safety Act* to enhance its flexibility, clarity and timelines.

- Implementing road/railway grade crossing and railway access control regulations, to establish minimum safety standards and to clarify the roles and responsibilities of railway companies, road authorities and the communities through which rail lines pass.
- Continuing the emphasis on harmonizing Transport Canada's safety regulations and standards with those of provincial and foreign governments, particularly NAFTA partners, to allow for reciprocal acceptance of safety authorizations issued by one jurisdiction to a company operating in another.

Strengthening stakeholder engagement and relationships

Transport Canada can strengthen stakeholder engagement through its outreach activities, i.e., safety promotion, awareness and education initiatives. In the coming year, the department will continue to focus its attention on cost-sharing programs with other jurisdictions in the following areas:

- Inter-provincial bus and truck transportation — contributions to provincial and territorial governments to encourage harmonization of safety standards in such areas as hours of duty and vehicle maintenance through the National Safety Code.
- Grade crossings — payments to railway companies and road authorities to make design changes, install safety devices and close crossings.
- General road and rail safety presentations and materials — working with police departments, media and citizen groups.

Outreach activities
Results
- Better coordination and cooperation with stakeholders in the design and delivery of safety messages
- Increased understanding of safety issues and benefits
- Greater willingness to adopt safe practices

The department will work closely with stakeholders to promote a pervasive safety culture through the implementation of safety management systems, which place the responsibility and accountability for safety within the management structure of a transportation company.

Building and maintaining the resource base

The continued effective delivery of safety and security programs requires a strong foundation of resources — human, information and physical.

Transport Canada will be expanding its training program for marine safety inspectors to provide a focus on the oversight of small vessel operations. The expected outcome is improvement of stakeholder confidence in the competencies of the marine safety inspectorate in response to the recommendations made at the coroner's inquest into the sinking of the TRUE NORTH II, which occurred on June 16, 2000. A knowledge transfer program is being instituted to allow experienced safety specialists to document their unique knowledge before they retire, thereby minimizing the loss of key technical

knowledge from the department. In addition, the department is leading the interdepartmental Regulatory/Inspection initiative, working with the inspector community to build capacity in this key area. This activity will enhance the communities' understanding of agencies' regulatory activities, increase stakeholder understanding of the inspection role, and increase Canadians' awareness of the career potential in this area.

More timely, reliable and accessible safety data will lead to improved decision-making, better risk assessment, and more efficient use of safety information resources. To this end, Transport Canada plans to develop a data repository that will bring together meaningful information from many disparate systems, both inside and outside the department, facilitating data sharing amongst stakeholders.

Another area of emphasis will be the re-vitalization of the department's program of safety research and development, which contributes to the government's innovation agenda.

Planned projects include:

- Testing several advanced radar technologies for use in shuttle tanker operations in a hazardous environment, and advanced simulator and performance standards for evacuation of personnel from ships and offshore rigs.
- Researching the conditions under which the build-up of ice on runways and aircraft can adversely affect aircraft performance.
- Solving operational issues related to the effectiveness of satellite navigation systems.
- Evaluating the cost-effectiveness of safety devices on school buses and at road-rail grade crossings.
- Developing rollover criteria for highway tanker trucks and the effectiveness of pressure release valves (transportation of dangerous goods).
- Investigating the impact of human factors in decision-making (e.g., the effects of fatigue on the alertness of airline and marine pilots).

Research and Development activities Results

- Development of new safety products and technologies
- Improved understanding of stakeholders needs

The timely replacement and enhancement of the physical assets is essential to preserve the base and ensure its alignment with evolving program needs. This is particularly true of Transport Canada's aircraft fleet and related infrastructure, where several significant investments are planned. These include modifications to the nine Citation aircraft and their simulator to permit flights above 29,000 feet in all Canadian-controlled airspace, the design and construction of a new hangar at Moncton Airport, and engine overhauls on King Air C-90 and Twin Otter aircraft to allow their continued operation. These investments will increase the efficiency of aircraft used by Transport Canada's inspectors and other federal government departments, and will enhance working conditions for Transport Canada employees.

Transport Canada's motor vehicle testing equipment also needs to be replaced and updated to keep pace with industry developments. Planned investments include state-of-the-art crash test dummies, vehicles and related test equipment to assess newer safety technologies related to frontal and side airbags. Testing activities could lead to the development of new safety standards.

Compliance testing activities
Results

- Increased motor vehicle safety as a result of improved decisions on recall campaigns by motor vehicle manufacturers

4.2.2 Contribute to Canada's economic growth and social development

Transportation is a major contributor to Canada's economic growth and social development. What happens in the transportation sector influences Canada's international competitiveness, productivity, inflation and overall standard of living. The cost of transportation services, including taxes and fees, affects what Canadians pay to travel or ship goods by all modes; it affects the price of everything Canadians buy and sell.

Challenges

The Minister of Transport's Blueprint initiative (page 7) has identified the main challenges in transportation over the coming years. One of these challenges is to find new ways to integrate safety, security, economic, environmental and social transportation goals. The events of September 11th have made that challenge more complex, as government seeks to balance security improvements with trade-related issues such as the efficient flow of traffic at the Canada–U.S. border. Highlighted below are other specific challenges associated with economic growth and social development.

- Transportation users and providers continue to expand beyond Canada's borders; they are increasingly North American or global players.
- Some components of Canada's transportation network are congested while others are not being used to their full potential.
- Canada has become one of the most urbanized countries in the world, and the supporting infrastructure has had trouble keeping pace.
- The limited traffic base in rural and remote areas makes it difficult to sustain the costs of transportation infrastructure and services.
- As the population ages, an increasing and significant proportion of Canadians with disabilities will demand transportation services that meet their needs.
- Canadian transportation innovations need to be marketed domestically and internationally, by showcasing technological capabilities and encouraging pilot projects and the widespread application of lessons learned.

Principal Activities

Transport Canada responds to these challenges by developing policies and strategies for new initiatives, some of which may lead to new or amended legislation. The department implements its well-advanced divestiture program and continues to operate remote facilities and those not yet transferred. Where the department maintains ownership of land and infrastructure, it carries out its landlord responsibilities and establishes appropriate monitoring and system oversight. In addition, it administers a variety of programs that support the objectives of economic growth and social development.

Ultimate Outcomes

The ultimate outcome of Transport Canada's economic growth and social development initiatives is an integrated and inter-modal transportation system that is efficient, effective, viable, affordable and accessible, responsive to users and communities, and competitive and harmonized, both domestically and internationally. The department recognizes that progress toward achieving this ultimate outcome will be influenced by factors that it does not directly control, i.e., international crises, global economic conditions, the actions of other governments, and so on. At the same time, it recognizes that outcome information is needed to adjust priorities and strategies. Progress will be monitored through indicators such as those listed in the side bar.

Indicators of progress:

- *Current and prospective viability of system components*
- *Trends in operational costs*
- *Cost to taxpayer*
- *Community and user satisfaction with price and service*
- *Benefits to industry and consumers from improved harmonization*

Priorities

Promoting economic growth and trade

It is the Government of Canada's policy that the country's transportation system contributes to economic prosperity while supporting safety, security, social and environmental objectives. To contribute to prosperity means that the system must be integrated. People and freight must travel seamlessly by the most appropriate transportation mode, with no artificial barriers. Transport Canada contributes to prosperity by fostering viable and efficient transportation services based on competition, commercial discipline, market forces and strong accountability regimes. Where market forces are insufficient, the department may intervene to protect the public interest in ways that ensure equity in the application of fiscal and regulatory requirements.

Air Transportation

From January to September 2001, total air passenger traffic in Canada grew at above average rates as a result of strong growth in the domestic and other international sectors. The trans-border sector did not perform as well, primarily because of a weakening economy on both sides of the border. Stimulated by more capacity from the low-cost/charter air carriers, domestic passenger traffic grew despite the economic slowdown in Canada. During this period, Air Canada's market share continued to drop as it faced increasing competition from other carriers and a reduction in business air travel. The impact of September 11th on air passenger traffic in Canada was very pronounced; passenger traffic dropped significantly the first few weeks following the terrorist attacks. More recently, preliminary information indicated that total passenger traffic remained about 20 per cent below last year's traffic. Passenger traffic at the top eight Canadian

airports, and in particular at Toronto, Montreal and Vancouver, is expected to remain weak during the first part of 2002 and to improve gradually with the expected economic recovery and return of confidence.

In response, Transport Canada is closely monitoring the air transportation environment, assessing whether the current policy framework continues to be appropriate, and developing options to guide future direction. The objective remains for Canada to have an efficient and viable air industry with strong domestic and international competitors and which is affordable, responsive to users and their communities and, overall, satisfies the needs of all Canadians.

Monitoring, assessments and option development

Results	Indicators of progress
• Stronger markets	• Firms serving air transportation markets and market shares
• Enhanced consumer choices	• Route changes
• Consumer protection in light of the emergence of a dominant carrier	• Traffic levels
• Equitable air carrier access to airport infrastructure	• Prices
	• Client satisfaction with prices and services

Partners

Airline industry and other stakeholders

In addition to the new Canada Airports Act and rent policy review, which are discussed in the next section, Transport Canada's plans to contribute to the advancement of the air services sector are summarized below.

- The focus for domestic air services will be on an adequate framework that promotes fair competition and the development of new services within the current economic policy framework of a Canadian-controlled industry.
- The introduction of in-transit pre-clearance of U.S.-bound passengers at airports in Calgary, Toronto and Montreal will result in more in-transit passengers from foreign countries using Canadian airports as the connecting point for getting to the U.S. as well as an overall improvement in the viability of the Canadian air transportation industry.
- Competition and service will improve through new bilateral agreements that give Canadian carriers access to foreign air markets and allow foreign carriers into Canada. Bilateral negotiations with Japan, Italy, France and Israel remain a priority.
- The interests of Canadian stakeholders will be protected through the department's participation in the World Trade Organization's consideration of options to expand the list of ancillary air transport services governed by the General Agreement on Trade in Services. International route rights would not be affected.

Surface Transportation

Surface transportation is a significant contributor to Canada's economic growth and trade. Approximately 45 per cent of Canada's gross domestic product depends on trade, with the U.S. being our major trading partner. In the 1990's, inter-provincial trade grew

by 5.1 per cent on average, while U.S. and Mexican imports and exports grew at 12.3 per cent and 13.8 per cent, respectively. Highways are the dominant mode of transportation for North American trade, carrying on average over 65 per cent by value of Canada–U.S. trade, with a large proportion flowing through relatively few land border crossings. Since September 11th, border crossings are posing even more challenges as governments ensure national security is maintained along with the efficient movement of goods and people.

Transport Canada works with other jurisdictions, industry and associations to support infrastructure and service improvements. The department consults with a variety of stakeholders on legislative or other policy initiatives and collaborates domestically and internationally with institutions that foster harmonization and innovative problem solving. For highway programs, short-term results indicators focus on number of new agreements with co-delivery partners and level of funds from other sources. In the medium term, indicators include recipient compliance with terms and conditions and the extent to which capacity and information sharing have improved. Longer-term measures address the extent to which highway safety, efficiency and environmental sustainability have improved, user and community satisfaction, and financial indictors such as operating ratios, price performance and subsidy reduction.

Measuring progress on policy changes and collaborative efforts provides assurance that the appropriate developmental steps, including consultation with the right people, are carried out. Ultimately, results indicators are needed for specific objectives such as increased competitiveness, reduced congestion, greater accessibility, etc. They may include volume and value of goods transported by the surface mode, average processing time at land borders and the level of satisfaction of Canadians living in remote areas or those with disabilities.

Plans in surface transportation are as follows.

- The December 2001 federal budget provides $600 million over five years for a new border infrastructure program. Under this program, the government will seek to partner with the provinces, municipalities and private sector, and will help finance improvements to infrastructure at or near the border. Potential border-related projects could include new or improved highway access to border crossings, processing centers for commercial vehicles to speed up border clearance times, and soft infrastructure such as the deployment of intelligent transportation systems.
- Transport Canada's Strategic Highway Infrastructure Program will have a positive impact on transportation efficiency and safety. The program will fund $500 million in cost-shared agreements with provinces and territories for highway construction and provides $100 million for intelligent transportation systems and border crossing initiatives from 2001-02 to 2005-06. Other regional programs will provide an additional $120 million for highway infrastructure in Atlantic Canada and Quebec.
- The government recently introduced legislation to implement the $2 billion Canada Strategic Infrastructure Fund. This fund will provide assistance to large-scale strategic infrastructure projects, including highway or rail, local transportation,

tourism or urban development, sewage treatment and water infrastructure. The fund will help the government achieve its goal of building a stronger economy and improving the quality of life of all Canadians.

- Changes in grain transportation and handling policies, including expanded tendering for Canadian Wheat Board shipments to port, a cap on railways' annual grain revenues and improved branch line rationalization, will lead to a more efficient, effective and accountable system that better serves the needs of producers, shippers and customers of prairie grain. An independent monitor, Quorum Corporation, will assess system performance, helping to identify problems or opportunities for further improvements. (💻 For further information on grain transportation and handling, visit www.tc.gc.ca/rail/menu.htm#Grain)
- VIA Rail is receiving increased capital funding of $401.9 million over five years to revitalize rail passenger services. It is expected that a modern fleet and network of services — that are more reliable and environmentally responsible, and reduce travel times and increase frequencies — will stimulate demand and improve the corporation's cost/revenue ratio. A long-term capital investment plan will be developed to address VIA Rail's sustainability over the long run. A performance-monitoring regime is focusing on service quality, efficiency, safety, environmental impacts and financial viability.
- To meet a commitment from the 1996 federal budget to move toward a more commercial system for the movement of grain, the federal government will dispose of its fleet of grain hopper cars.

Marine Transportation

The year 2001 saw significant reductions in bulk marine trades as most of the basic industries served by marine transportation, such as steel and the construction industries, were the first to be affected by the economic slowdown. Most bulk marine trades are expected to return to their previous levels, with limited growth anticipated. Overseas container trades between Canada and other countries — which have been the fastest growing component of marine traffic — saw a significant slowdown in 2001, with small traffic reductions recorded at Vancouver and Montreal. Container trades are expected to return to previous levels.

In marine transportation, as in other modes, Transport Canada has been withdrawing from direct service delivery. Its role in promoting economic growth and trade for marine transportation now focuses more strongly on international and domestic monitoring, policy development, and oversight of third-party service delivery. Its goal is a strengthened Canadian marine transportation industry that has an increased market share. The long-term strategy is to influence development of a marine transportation system that is competitive, efficient, effective, flexible, affordable and well integrated with other modes. At the same time, it recognizes government's commitment to its constitutional obligations in marine transportation.

Indicators of progress on these goals and strategies are being developed and could include freight volumes by route, cost per ton, subsidy levels, firm viability, user and community satisfaction, and number and impact of international harmonization issues.

The planned results are listed below.

- The department's involvement in intergovernmental organizations and its modernization of economic legislation will increase harmonization with international practice and improve the Canadian marine sector's international competitiveness.
- The department will continue to examine issues that may have an impact on the competitiveness of Canadian ports.
- Government payments to Marine Atlantic Inc., expected to total approximately $37 million annually over the next five years, will fulfill Canada's constitutional obligations to Newfoundland to maintain a transportation link to mainland Canada.
- Reductions to federal subsidies supporting commercialized ferry services in Atlantic Canada will continue to be pursued while promoting safe, efficient and economical ferry services.
- The Toronto waterfront will be revitalized through an initiative jointly funded by the federal, provincial and municipal governments.

Completing the divestiture program and building relationships with divested entities

In the early 1990s, Transport Canada started to transfer key elements of the transportation system to not-for-profit organizations managed at arms-length from government and controlled by a broad range of stakeholders. One early indicator of progress is the number of entities divested and on that basis the department has been very successful. The air navigation system is fully owned and operated by NAV CANADA; all major airports and ports are operated by local authorities; St. Lawrence Seaway navigation is operated and maintained by the St. Lawrence Seaway Management Corporation; and 75 per cent of regional/local port sites and 88 per cent of regional/local and smaller airports are owned and operated by other entities.

Plans for on-going and new divestiture are as follows.

- Options will be developed for the future of those port sites and airports not transferred by March 31, 2002. One option is to extend the program to allow time to improve transfer prospects and meet complex negotiation challenges.
- Ferry services in Eastern Canada for which the Government of Canada has policy

Divestiture initiatives

Results	Indicators of progress
• Viability • Self-sufficient • Transparency • Accountability to clients and local communities	• Entities' compliance with legislation, regulations, leases or *Letter Patent* • Entities' financial results and investments plans • Department's gross costs in support of divestiture • Prices • Services provided • Stakeholder satisfaction

obligations will increasingly be delivered by the private sector.

Audits, evaluations and reviews are contributing to Transport Canada's understanding of how well it is meeting divestiture objectives and how it can continue to improve its relationships with divested entities. Through these efforts, the department will fulfill its responsibility to protect the public interest and treat entities in a fair and consistent manner, while respecting that entities are autonomous corporations whose autonomy is guaranteed in law and through long-term agreements.

Plans to improve performance and develop new relationships with divested entities are as follows.

- A new Canada Airports Act scheduled for late 2002 will strengthen governance, transparency and accountability at the 26 airports that make up the National Airport System (NAS). (last part of original sentence deleted)
- A rent policy review for NAS airports that includes extensive consultation will be completed in 2002. It will determine whether airport authorities are paying an appropriate rent for the lands and facilities that they lease from the federal government and assess the impact of rental costs on the aviation system.
- The department will improve its oversight of NAS airports' compliance with leases through a rigorous approach to monitoring, more consistent national treatment of leases and sensitivity to airport-specific terms and conditions.
- A new compliance-monitoring framework for Canada Port Authorities, the major ports that carry on their core business as agents of the Crown, will assist the department in meeting its landlord and other oversight responsibilities.
- A review of the *Canada Marine Act*, which is required by 2003, will provide opportunities to examine the framework governing major ports and other marine activities covered by the act and, if appropriate, make adjustments that further enhance commercialization and system viability.
- A second negotiated five-year plan (2003-2008) with the St. Lawrence Seaway Management Corporation will allow for adjustments based on experience to date. This process will be able to draw on an evaluation scheduled for completion in 2002 that is studying safety, viability, participation, service and the fulfillment of federal obligations.

Fostering Innovation and Skills

The Government of Canada seeks to close Canada's innovation gap and build a world-leading economy driven by innovation, ideas and talent. It calls for a doubling of investment by 2010, making Canada one of the top five countries for research and development (R&D). Transport Canada will do its part by creating coordinated, strategic R&D approaches that rely on strong partnerships with the private sector, provinces and academia in areas such as road safety, traffic management, highway and border congestion, and accessibility for passengers with disabilities.

Initially, results indicators will include the level of federal investment in transportation-related R&D projects and amount of resources leveraged from other sources. In the longer term, the department will need to assess commercialization potential, actual marketability and return on investment. It will also need to monitor capacity advances such as the development of a highly skilled workforce that responds to rapid changes in technology and new ways of doing business.

The planned results of two key innovation and skill development initiatives are as follows.

- Transport Canada's Strategic Highway Infrastructure Program will allocate $30 million over five years for the development of intelligent transportation systems that help highway infrastructure meet future mobility needs and connect to the knowledge economy. These systems provide a seamless exchange of information between users, vehicles and infrastructure, increasing highway performance without major investments in new infrastructure.
- There will be strong departmental support for projects that maximize transportation's contribution to the potentially massive global e-commerce market — estimated at between US$1.3 billion and $1.8 trillion by 2003. Attention will focus on small- and medium-sized transportation firms that are lagging behind larger firms in their use of e-commerce. It is also expected that these innovations will fuel further productivity gains by improving interaction between carriers and shippers or travellers.

4.2.3 Protect the physical environment

While transportation is a major contributor to Canada's economic and social development, it also has significant environmental consequences. These include greenhouse gas (GHG) emissions; the increased use of non-renewable resources, air, water and noise pollution; and loss of agricultural land and wildlife habitat. For Canadians, a clean environment is essential for healthy living, economic prosperity and a high quality of life. The best transportation system for Canadians is one that is sustainable on all fronts — economic, social and environmental — in the long term.

For further information on transportation and the environment:
💻 Visit our web site at www.tc.gc.ca/envaffairs/english/UNCSD9_April23_01.htm for *Sustainable Transportation: the Canadian Context*
📖 See Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2000* or 💻visit our web site at www.tc.gc.ca/pol/en/t-facts3/Transportation_Annual_Report.htm.

Challenges

In working towards this vision, Transport Canada faces a number of challenges in protecting the physical environment and shaping the transportation agenda for years to come. Priority issues are climate change, clean air and water quality, all of which have an international dimension. Some of the key challenges are highlighted below.

- Transportation is the largest single source of greenhouse gas (GHG) emissions, contributing about one-quarter of Canada's total emissions. Approximately two-thirds of our transportation-related GHG emissions come from our cities. In the transportation sector, emissions are growing rapidly and, without further action, they could rise 32 per cent above 1990 levels by the year 2010, and 53 per cent above by 2020.
- Air emissions contribute to air pollution and smog, among other things, which can have serious environmental and human health impacts. Transportation accounts for about 52 per cent of all nitrogen oxides (NOx) emissions, 40 per cent of carbon monoxide (CO), 20 per cent of volatile organic compounds (VOCs), five per cent of sulphur oxides (SOx), and five per cent of particulate matter — the major constituents of urban smog.
- Transportation trends point toward an increase in the number of cars on the road and a growth in both airline and commercial trucking industries. While fuel efficiency is improving, it is not keeping pace with annual increases in the use of transportation. Managing the impacts of this trend will require both behavioural changes and technological improvements.
- Transportation activities contribute to water pollution through the release of effluents and solid wastes. Spills and leaks of fuels, oils and hazardous waste by-products can contaminate both surface and ground waters.

Principal Activities

To address these challenges, and to promote a sustainable transportation system, Transport Canada will continue to develop and implement policies and programs that address sustainable development and foster a safe, secure, efficient and environmentally sound transportation system for Canadians. As sustainable transportation is a shared responsibility, Transport Canada will work with other departments, other levels of government, industry, domestic and international partners, stakeholders and the general public to implement these initiatives.

Ultimate Outcomes

In the long-term, Transport Canada's activities related to protecting the environment are intended to contribute towards the following ultimate outcomes: an environmentally sustainable transportation system for Canadians; the reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector; and the prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities. It is important to note that Transport Canada is only one of many contributors to achieving these long-term objectives. It is, nevertheless, important to track progress towards these outcomes even if they are outside the department's direct control. Some possible indicators of progress towards these ultimate outcomes are presented in the side bar.

Indicators of progress:

- *Level of Canadians' awareness of the environmental impact of transportation activities*
- *Percentage increase in the use of more energy efficient vehicles*
- *Energy/passenger-km (passenger)*
- *Reduction in transportation demand as represented by reduced annual vehicle kilometres*
- *Energy/tonne-km (freight)*
- *Transportation sector share of energy consumption/GHG emissions by mode*
- *Other air pollutants by mode*
- *Percentage of Transport Canada contaminated sites that have undergone remediation or risk management*

Priorities

Transport Canada's *2001-2003 Sustainable Development Strategy* (SDS) is the main document guiding the department's environmental initiatives over the next two years. The SDS identifies seven challenges, including commitments, targets and performance measures, aimed at addressing the department's strategic objective to protect the physical environment. The department will also begin work on the next SDS, which is due to be tabled in December 2003.

Transport Canada's 2001-2003 SDS is available at www.tc.gc.ca/../envaffairs/english/SDStrategy/2001.htm.

An overview of the department's SDS challenges, outlining key activities, results, and indicators, is presented below.

Improve education and awareness of sustainable transportation (SDS Challenge 1)

For Canadians to adopt more environmentally sustainable transportation choices (e.g., active transportation, public transit, carpooling), they must first be aware of the environmental challenges of transportation and the alternatives available. Among its commitments toward this goal, Transport Canada will continue to assist in providing funding, through the Moving on Sustainable Transportation (MOST) program (💻 www.tc.gc.ca/EnvAffairs/most/About.shtml), to organizations who implement projects with the intended outcome of improving education and awareness of sustainable transportation. The department will also expand the Green Commute program to regional offices and other federal departments by 2003-2004 to increase the adoption of environmentally friendly commuting practices among federal employees.

Education and awareness activities

Results	Indicators of progress
• Increased awareness and understanding of sustainable issues	• Level of awareness of sustainable transportation reported by participating organizations
• Increased awareness of the range of solutions available for addressing sustainable transportation challenges	• Number of completed MOST project
• Increased application of sustainable transportation practices	• Results achieved by MOST projects
• Partnerships and alliances to achieve sustainable developments results	• Number of partnerships established
• Development and testing of innovative tools, approaches and practices in support sustainable transportation	• Number of partnerships maintained after Transport Canada's funding end
• Positive changes in commuting behaviour and increased knowledge of sustainable transportation as a result of the implementation of the Green Commute program.	• Number of green commute programs implemented and results collected from evaluation forms
	• Number of new visitors to Transports Canada's web site.

Develop tools for better decisions (SDS Challenge 2)

Decision-makers need to understand the environmental impacts of their decisions, as there are often trade-offs between social, economic and environmental benefits. Better data, information, analyses and tools will lead to better decisions. To develop tools for

better decisions, Transport Canada will work in partnership with the Centre for Sustainable Transportation (💻 for more information, please see the Centre's web site at www.cstctd.org) and others to develop sustainable transportation indicators by 2003-2004. It will strengthen its capability to conduct Strategic Environmental Assessments (SEA) and by 2002-2003 will report on the implementation of the SEA policy. The department will also develop by 2003-2004 a departmental position on cost internalization.

Tools for better decisions

Results	Indicators of progress
• Enhanced ability to report on progress towards sustainable transportation • Enhanced ability for Transport Canada managers to make sound environmental decisions	• Level of adoption and acceptance of sustainable transportation indicators • Level of knowledge gained through training courses • Use and impacts of SEA tools on surface policies and programs • Level of SEA awareness among Transport Canada employees • Level of awareness and acceptance among stakeholders with respect to developing a position on cost internalization

Promote the adoption of sustainable transportation technology (SDS Challenge 3)

Technology holds the promise of providing Canadians with transportation options that are more efficient and environmentally friendly. To promote the adoption of sustainable transportation technology, Transport Canada will support research and development (R&D) of Intelligent Transportation Systems (ITS) and adoption of Advanced Technology Vehicles (ATV). Specific R&D projects relate to new information and communication technologies as well as the development of lightweight and low-emission vehicles using fuel cells, electric and hybrid drives. The R&D projects identified within the SDS are to be undertaken by 2003-2004. Transport Canada will also promote awareness of ATVs through the creation of a Green Vehicle program, the development of a Green Vehicle website and an assessment of the market penetration and potential of ATVs, by 2002-2003.

Awareness and Research and Development activities

Results	Indicators of progress
• Increased awareness and use of ITS and ATV by industry, stakeholders and the public	• Amount of R&D undertaken • Percent increase in energy density through identification of lightweight materials • Improvements in vehicle efficiency and emissions • Increase in awareness through public awareness events held

Improve environmental management for Transport Canada operations and lands (SDS Challenge 4)

By showing leadership on environmental management, Transport Canada can reduce its own environmental impacts and lead by example for others in the transportation sector. To improve environmental management of its operations and lands, the department will enhance its Environmental Management System (EMS). This will include increased efforts related to specific EMS components such as contaminated lands and air emissions.

Enhance environmental management system

Results	Indicators of progress
• Improved management of real property • Increased environmental awareness within the department. • Inventory and remediation or risk management of all of the department's contaminated sites by 2003-2004 • 50 per cent of fleet vehicles purchased between 2001 and 2003 are to be low emission vehicles	• Number of new contaminated sites identified • Number of contaminated sites undergoing remediation or risk management • Percent of low emission vehicles purchased of total annual Transport Canada fleet vehicles purchased

Reduce air emissions (SDS Challenge 5)

Reducing air emissions involves both short-term measures and the analysis and planning necessary to implement international agreements and new Canada-wide standards for clean air. In its Action Plan 2000, Canada committed to a number of activities that will reduce GHG emissions by 65 mega tonnes per year between 2008 and 2012. This represents about one third of the Kyoto protocol target.

One of the key results for Transport Canada will be the implementation of measures within the transportation component of the Government of Canada's *Action Plan 2000 on Climate Change.* This component addresses five areas: urban transportation; new vehicle fuel efficiency; ethanol production; fuel cell vehicle refuelling infrastructure; and freight transportation. Transport Canada has the lead on both the urban and freight transportation initiatives, and is participating actively in the new vehicle efficiency initiative.

💻 More information on specific transportation initiatives is available at www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm

In doing its part to reduce air emissions, Transport Canada intends to see the following results:

Transport Canada's part in the *Action Plan 2000 on Climate Change*

Results	Indicators of progress
• Reduced GHG emissions, enhanced capacity to reduce GHG, and replication of best-practices for reducing GHG • Increased awareness and adoption of cleaner, more fuel efficient vehicles and fuels • Commitments by stakeholders to achieve GHG reductions, through the department programs such as the Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) and the Urban Transportation Showcase Program (UTSP) • Demonstration of innovative tools, technologies and best practices that can reduce GHG emissions in a practical and cost-effective manner within the freight transportation sector. • Establishment of voluntary performance agreements between the federal government and industry associations under FETI • Establishment of a comprehensive and pro-active national network for the dissemination of information on successful GHG reduction strategies for sustainable urban transportation • Increased awareness of practices to reduce air emissions among industry, stakeholders, and Canadian public	• Number of freight firms adopting technologies that lead to GHG reductions • Number of actions leading to GHG and air emission reductions • Number of urban transportation showcase initiated • Number of newsletters and other products produced and circulated • Level of awareness of air emission reduction practices identified through independent polling

Reduce pollution of water (SDS Challenge 6)

Transportation activities contribute to water pollution through the release of liquid effluents and waste; they also create a risk of accidents that can release hazardous materials into the environment. Transport Canada's mandate for water pollution derives in part from various pieces of legislation and international conventions. The department will work towards mitigating these impacts and achieving the following key results:

Prevention and control activities

Results	Indicators of progress
• Development of a monitoring framework at Transport Canada-owned ports for remediation projects related to third party discharges of effluent and waste • Development of new regulations and standards for ballast water management in Canada by 2002-2003 • Improved handling of unintentional discharges	• Number of third party discharges of effluent and waste at ports • Number of remediation projects adopted and implemented by Canada Port Authorities and Transport Canada-owned ports • Development of new standards and regulations for ballast water management • Percentage of pollution reports and aerial sightings investigated by Transport Canada • Number of prosecutions through the improved inspection and aerial surveillance program • Number of spills or pollution activity observed through aerial surveillance

Promote efficient transportation (SDS Challenge 7)

Promoting efficient transportation will improve the efficiency of Canada's transportation system and serve to protect the environment from increased land use, pollution and consumption of non-renewable resources. To promote an efficient transportation system, Transport Canada will share best practices with other levels of government, industry, and

stakeholders. It will also conduct studies on modal integration and provide recommendations by 2002-2003; initiate recommendations for modal integration by 2003-2004; and incorporate sustainable development criteria into its funding agreements and programs on an ongoing basis after 2002-2003.

By pursing these activities, Transport Canada is working towards attaining the following results and targets:

Promoting activities

Results	Indicators of progress
• Creation of best practices website and national awards program in 2002-2003	• Number of new and return visits to the Transport Canada "best practices" web site
• Increased awareness of best practices by other levels of government, stakeholders, and the public	• Number of submissions received by the awards program
• Development of best practices through projects funded with Transport Canada's assistance	• Percentage of funding agreements using sustainability criteria
• Adoption of identified recommendations, environmentally friendly technologies and best practices that contribute to a more efficient and integrated transportation system	• Quantifiable improvements such as improved safety, reduced costs and environmental impacts • Improvements in modal integration such as reduced connection times, improvement in load transfers and improved trip times

4.3 Implementing Transport Canada's Management Agenda

The activities undertaken as part of Transport Canada's management agenda are integral to the daily work life of all departmental employees and ultimately to the department's clients and stakeholders. The agenda addresses the fundamental issues that affect the business lines' ability to deliver their programs and services. It reflects the need to improve the management of our resources — our people, funds, assets and information — to ensure a modern workplace that responds to the needs of Parliament and the public.

Identifying strengths, weaknesses and opportunities is an important component of the management agenda and provides critical information on strategic issues and priorities. It provides the department with an opportunity to compare how we currently do business with how we can shift our service offerings to ensure the "best services for Transport Canada". With this in mind, the department is striving to move toward organizational effectiveness by way of continuous self-assessment and improvement. Such a process not only allows us to meet the dynamic needs of our internal clients, it also allows us to react in a timely manner to ever-changing environmental drivers.

Challenges

There are many external factors that have a significant impact on the department's ability to deliver results: limited resources due to public spending restraints; an aging workforce coupled with a competitive job market; a requirement to provide an increasing number of services through the use of technology, which also has the potential to change the way we do business; and a greater emphasis on results-based management. There are also many central agency initiatives that compete for time and money, including Modernization of Comptrollership, Government On-Line (GOL), Financial Information Strategy (FIS), the revised Access to Information and Privacy legislation, the focus on values and ethics, staffing reforms and labour relations.

There is ongoing public demand for accountability in the expenditure of public funds through effective administration and internal audit. This situation highlights issues related to efforts to modernize the comptrollership function to decentralize control in key areas of responsibility, which is based on strong risk management practices, well-understood values and ethics, full performance information, and effective advice and training. The general public expects rapid and full access to public information, strict protection of individual privacy, quick response to letters and e-mail to Ministers, and engagement in the policy process.

In the financial and human resource areas, corporate systems are enabling more effective service delivery through better reporting information and self-service. There are, however, very large costs associated with the acquisition, licensing, maintenance and renewal of these systems and, although we work with other departments to minimize costs, the necessity to upgrade to new versions imposes a serious financial and workload burden. Our challenge is to minimize costs by collaborating with others, make strategic

decisions on the requirement to upgrade, and plan sufficiently well to minimize the inevitable disruptions to service that accompany such upgrades.

Principal Activities

Transport Canada will achieve its management objectives by providing strategic direction and executive oversight in support of all departmental programs and responding to public and parliamentary enquiries and requests for information. The development and management of sound systems and support services related to human and financial resources, information technology and administrative systems will ensure an infrastructure that supports the effective delivery of services.

Ultimate Outcomes

The management agenda serves to assure the following results:

- Public and stakeholder awareness, confidence and satisfaction with departmental programs and services.
- Prudent use of public resources.

Progress toward these results will be measured through client feedback and surveys, financial reports, audit observations and program evaluations.

Priorities

Over the next few years, the department will focus its efforts in the following areas in an effort to resolve and overcome the challenges presented.

Workforce Renewal

Modernizing human resource processes. Transport Canada is striving to create an operating environment that allows for more timely and responsive delivery of human resource services. This will include shifting from a process-based orientation to one based on results. The department will work to develop services and initiatives that reflect the needs and expectations of managers and employers, and respect the values and principles of the public service.

Succession planning. Succession planning will continue to be a priority for departmental managers. Current demands for capable employees are already taxing our human resources systems and, when considered in light of future demands vis-à-vis departmental demographics, the importance of human resource issues — recruitment and retention, employee training and development, mentoring and coaching, learning plans and knowledge transfer — becomes self-evident. For succession planning to work, it must be incorporated into the ongoing operation of the department, and this will be achieved to a great extent by working with managers to develop suitable plans and strategies to maintain and improve the operational capacity of the department.

Diversity. Transport Canada is committed to creating a stimulating and attractive work environment that is representative of the clients it serves and can respond to the expectations of a diverse Canadian society. The creation of an inclusive organization that treats all employees in a fair manner is the responsibility of each manager in the organization. The department will work to develop and implement appropriate strategies and will continue its efforts to effect and sustain the cultural change that is required to address this issue.

Communications

Transport Canada works to ensure effective and comprehensive communications between the department and its internal and external clients, which are many and diverse. They range from multinational corporations to pilots and truckers, from trade associations to non-governmental organizations, from international organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) to local airport authorities, from provincial and municipal transportation authorities to national and international media, and individual Canadians who travel by plane, bus, ferry, train or car. Transport Canada's employees are also important stakeholders. Each of these groups requires a particular focus for communications.

There are several distinct communications challenges emerging as priorities. They relate to developments in air security; the department's policy and operational involvement in infrastructure development and management (including highways, borders, airports and ports); ongoing transportation safety issues; information technology and outreach challenges; and sustainable transportation and the environment.

Over the planning period, Transport Canada will continue to implement the national internal communications strategy *People Talking to People*; expand the distribution of all communications products through the use of new technologies; make use of public opinion research in areas such as transportation policy, safety and security, and sustainable transportation; and provide public environmental scanning and analysis in support of policy development initiatives.

Access to information. The Access to Information and Privacy (ATIP) program is one of the department's most highly visible methods of responding to the concerns and information needs of Canadians. Transport Canada is constantly reviewing ATIP trends across government, and monitoring performance with a view to streamlining processes and increasing effectiveness. Over the past three years, the number of ATIP requests has increased an average of 20 per cent per year. There has also been a higher volume of requests since the September 11th terrorist attacks, owing to the heightened focus on transportation concerns and security issues. Despite these trends, Transport Canada's on-time performance for ATIP responses has improved significantly over the past few years and the department will continue to work toward performance improvements.

Comptrollership

Performance measurement. The use of performance measures is essential in determining the quality of work being produced by Transport Canada. To this end, the department continues to work toward the development and implementation of an integrated performance framework that will include activity and results information. This process will ensure that mutually desirable priorities exist amongst senior management and staff. The nature and importance of performance measurement will need to be further communicated so that its purpose is clearly understood by all employees. Likewise, it is important to understand that it takes time to work a results-based management framework through the organization to receive the full benefits of this activity.

Values and ethics. Values are essential to the success of any organization and are central to the uniqueness of an organization's culture. Understandable and demonstrated core values not only provide a cultural framework, they serve to contribute to client assurance of a credible organization. In past discussions with employees, the department's existing values were endorsed, with the suggestion that consistent behaviours expected in various situations were not well defined or understood. Transport Canada will continue the dialogue on values and will be drafting a related handbook to increase employee understanding and acceptance and ensure that values are practiced consistently in the workplace.

The department has established an Office of Integrity in response to Treasury Board's policy on the internal disclosure of information concerning wrongdoing in the workplace. The objective is to ensure that employees are treated fairly and are protected from reprisal if they disclose wrongdoing within the organization, and that any allegations of wrongdoing are addressed in an appropriate and timely fashion. The office reports directly to the Deputy Minister and will focus in the immediate term on increasing employees' awareness and understanding of the mandate and objectives of the policy.

Technology

The strategic management of information and information technology (IM/IT) is an integral part of all Transport Canada activities. There is a growing requirement to increase the department's capacity to provide electronic information and services to employees, stakeholders and the public, and to develop new technological capabilities to serve operational requirements. It is critical that the evolution of IM/IT remain in synch with government initiatives and priorities, such as increasing the security of transportation systems in the wake of escalating threats and the recent terrorist attacks in the United States, and electronic service delivery (Government On-Line) — both of which are expected to have an enormous impact on Transport Canada's IM/IT infrastructure, investment and program delivery. To position itself to meet these challenges, the department is finalizing an IM/IT strategic plan to align IM/IT with program delivery.

Government On-Line. The Government On-Line (GOL) initiative is the focal point for ensuring a comprehensive horizontal strategy for the use of electronic service delivery by federal departments and agencies to reach Canadians. The GOL initiative will combine electronic technologies with a citizen-centred delivery model to offer integrated services for conducting business with government.

Electronic service delivery will re-shape the manner in which the department conducts its business. Information access, sharing and flow will all dramatically increase, driving up the speed of doing business and driving down and distributing decision making in the organization. Management and sharing of intellectual capital (e.g., knowledge, information, data, human resource expertise, business processes) will become increasingly important the more an organization participates in the knowledge economy and does business on line.

Transport Canada has established a GOL project office to act as the departmental focal point for planning, coordinating and monitoring GOL activities and progress. Partnerships have been created with several other federal departments and provincial governments to conduct horizontal initiatives. It has been estimated that over $71 million would be required over the next four years to transform the department's key services.

For further information on this government-wide initiative, visit www.gol-ged.gc.ca

Service Improvement Initiative

In accordance with the Treasury Board's Service Improvement Initiative, Transport Canada's goal is to continue to provide exemplary service to Canadians. An emphasis in the coming year will be on establishing level of service standards for aviation regulatory services, particularly those for which a fee is charged. For service recipients, the outcome will be a clear benchmark against which to judge the quality, timeliness and consistency of service received. For Transport Canada, the outcome will be a continuing means of performance monitoring.

For further information on this government-wide initiative visit www.tbs-sct.gc.ca/si-si

5.0 Supplementary Information

5.1 Financial Tables

Table 1 — Net Cost of Program for the Estimates Year

Total Department *($000's)*	**2002-2003**
Gross Planned Spending	1,439,338
Plus: Services received without charge:	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	25,827
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	19,865
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Development Canada (HRDC)	4,700
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	5,725
	56,117
Gross Program Cost	1,495,455
Less:	
Respendable Revenue	344,909
Non-respendable Revenue	25,298
Net Cost of Program	**1,125,248**

Due to rounding, columns may not add to totals shown

Table 2 — Summary of Capital Spending by Business Line

Business Line *($000's)*	Forecast Spending 2001-2002[1]	**Planned Spending 2002-2003**	Planned Spending 2003-2004	Planned Spending 2004-2005
Policy	337	**809**	714	718
Programs and Divestiture	37,474	**77,799**	75,158	92,271
Safety and Security	65,123	**27,327**	27,663	3,992
Departmental Administration	15,859	**15,565**	13,965	3,019
Total Capital Spending	118,793	**121,500**	117,500	100,000

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.

Table 3 — Details on Major Capital Project Spending

All capital projects with a total estimated cost (TEC) of over $2 million are listed below.

Business Line *($000's)*	Forecast TEC	Forecast Spending to Mar 31 2002	**Planned Spending 2002-03**	Planned Spending 2003-04	Planned Spending 2004-05	Future Years' Spending
Policy						
All Policy projects			**809**	714	718	-
Total Policy			**809**	714	718	
Programs and Divestiture (P&D)						
Stephenville, Newfoundland						
• Environmental remediation (S-DA)	3,553	2,478	**731**	344	-	-
Fredericton, New Brunswick						
• Infrastructure Project (I-DA)	2,000	100	**1,900**	-	-	-
Gander, Newfoundland						
• Resurface Runway 13/31 and taxis D&E (I-DA)	3,500	-	**3,500**	-	-	-
Blanc Sablon, Quebec						
• Reconstruct wharf (I-DA)	9,753	602	**4,966**	2,790	1,395	-
Kuujjuaq, Quebec						
• Rehabilitate runway 07/25 (S-DA)	11,734	11,709	**25**	-	-	-
• Construction of building (S-DA)	2,451	245	**2,206**	-	-	-
Cap-aux-Meules, Quebec						
• Breackwater repairs (S-DA)	2,701	1,807	**894**	-	-	-
Îles-de-la-Madelaine, Quebec						
• Rehabilitate movement areas and parking (I-DA)	6,467	267	**2,500**	3,700	-	-
Pickering, Ontario						
• Mould remediation (I-DA)	3,754	1,565	**1,080**	721	388	-
Fort Nelson, British Columbia						
• Remediation per EBS (S-DA)	9,004	3,996	**1,968**	1,487	1,125	428
• Remediation Escarpment Landfill (S-DA)	5,127	4,815	**123**	63	63	63

(Continued on next page)

Major Capital Project Listing *(continued)*

Business Line ***($000's)***	Forecast TEC	Forecast Spending to Mar 31 2002	**Planned Spending 2002-03**	Planned Spending 2003-04	Planned Spending 2004-05	Future Years' Spending
Sandspit, British-Columbia						
• Rehabilitation of runway 12/30, taxiway A and apron (I-DA)	2,078	50	**2,028**	-	-	-
Other P&D projects			**55,878**	55,453	84,900	
Total P&D			**77,799**	75,158	92,271	
Safety and Security (S&S)						
Headquarters						
• AMDS Aircraft Maintenance Dispatch System (S-DA)	2,816	1,810	**1,006**	-	-	-
• JT15D-4 engine overhauls (S-DA)	6,242	2,792	-	1,750	700	1,000
• Automated fingerprinting identification system (S-DA)	4,991	3,007	**1,984**	-	-	-
Moncton, New Brunswick						
• Construct Hangar (I-DA)	7,655	214	**1,205**	6,236	-	-
Other S&S projects			**23,132**	21,427	2,733	
Total S&S			**27,327**	27,663	3,992	
Departmental Administration (DA)						
Headquarters						
• RDIMS Implementation (S-DA)	11,500	8,132	**3,368**	-	-	-
• Lifecycle Infrastructure replacement (S-DA)	6,500	2,300	**2,200**	2,000	-	-
• Windows 2000 Upgrade (I-DA)	3,499	1,899	**1,600**	-	-	-
• Oracle Release 11i (I-DA)	14,507	1,398	**6,467**	6,642	-	-
Other DA projects			**1,930**	5,323	3,019	
Total DA			**15,565**	13,965	3,019	
Total Capital Spending			**121,500**	117,500	100,000	

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 4 — Summary of Transfer Payment Spending by Business Line

Business Line ($000's)	Forecast Spending 2001-2002[1]	**Planned Spending 2002-2003[2]**	Planned Spending 2003-2004	Planned Spending 2004-2005
Grants				
Policy	179,965	**23,539**	23,539	23,539
Programs and Divestiture	—	**—**	—	—
Safety and Security	350	**100**	—	—
Departmental Administration	—	**—**	—	—
Total Grants	180,315	**23,639**	23,539	23,539
Contributions				
Policy	37,075	**72,960**	61,441	48,516
Programs and Divestiture	190,782	**319,156**	282,449	264,297
Safety and Security	13,846	**13,792**	12,523	8,080
Departmental Administration	—	**—**	—	—
Total Contributions	241,703	**405,908**	356,413	320,893
Total Transfer Payments	422,018	**429,547**	379,952	344,432

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*
2. 🕮 *For a detail list of all grants and contributions, see the 2002-2003 Estimates Part II.*

Table 5 — Details on Transfer Payment Programs

The following table presents information concerning each of Transport Canada's transfer payment programs for which the total estimated cost (TEC) of the program exceeds $5 million.

Program Name	Our objective is to . . .	And the expected results . . .
Policy		
Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services (ongoing program).	Assist the Province in providing ferry services in the waters of British Columbia.	Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.
Contribution for non-VIA Rail passenger services (TEC $37.8 M).	Ensure the provision of transportation services to remote regions.	Continued access to rail service for Canadians in remote areas (between Sept-Îles and Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie and Hearst; and Toronto and North Bay).
Contribution for ferry and coastal passenger and freight services (ongoing program).	Monitor ferry service operations with a view to reduce operators' dependence on federal subsidies by ensuring the commercial viability of the operation through services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions.	Safe, reliable and affordable ferry services between Wood Island and Caribou; and Souris and Cap-aux-Meules.
Payment to the Canadian Wheat Board (CWB) for hopper cars for the transportation of grain in Western Canada (ongoing program).	Assist the CWB with the acquisition and leasing of hopper cars.	Efficient transportation of grain in Western Canada.
Allowances to former employees of Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services transferred to Canadian National Railways (ongoing program).	Assume responsibility for that portion of the pension costs not payable by the Government of Newfoundland or Canadian National Railways for the transferred employees.	Ensure a pension income equivalent to the provincial plans at the time of transfer is accessible for the former provincial employees.
Contribution toward the Quebec Bridge Restoration Program (TEC $6 M).	Assist CN Rail with the restoration of the Quebec Bridge, which was originally built by the Government of Canada in 1918.	Continued safe operation of vehicle and train traffic on the bridge.

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Program Name	Our objective is to . . .	And the expected results . . .
Policy *(continued)*		
Toronto Waterfront Revitalization Project, a project of collaboration among three levels of government (TEC $10.1 M)	Enhance Toronto's economic vitality, social development, transportation system, housing development, and environmental sustainability.	A clean, green, vital, accessible and beautiful waterfront that will be enjoyed by city residents and welcome tourists and visitors from Canada and around the world.
Strategic Highway Infrastructure Program – Border Crossing (Planning and Integration) (TEC $68 M)	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.
Strategic Highway Infrastructure Program – Intelligent Transportation System (TEC $29 M)	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.
Programs and Divestiture		
Contributions for the operation of non-National Airport System (NAS) airports (ongoing program).	Provide operating subsidies to airport sites across Canada.	Safe operations at non-NAS airports not yet transferred (and not yet eligible for ACAP).
Airports Capital Assistance Program (maximum of $190 million over five years).	Assist eligible airports in financing capital projects.	Safe operations, protection of assets, and reduced costs at non-NAS airports.
Port Divestiture Fund (TEC $115 M).	Provide assistance/incentive to potential non-federal port encourage acceptance of the port and facilities with an undertaking to continue port operations and to assist in bringing the port property to a minimum safety and operating standard.	Facilitate the transfer/divestiture of regional/local ports to local groups (implementation of the National Marine Policy).
Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional, industrial development and tourism which includes New Brunswick Highway Improvements and Outaouais Road Development Agreement (ongoing program).	Participate in joint federal-provincial financing of the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads.	Improved transportation safety and efficiency and promotion of economic development.

(Continued on next page)

Transfer Payments *(continued)*

Program Name	Our objective is to . . .	And the expected results . . .
Programs and Divestiture *(continued)*		
Trans-Canada Highway (TCH) Agreement — Newfoundland (TEC $403.5 M).	Construct links of the TCH in Newfoundland and Labrador in exchange for the termination of rail operations in the province.	Strengthened and improved TCH in Newfoundland and Labrador.
(S) Payments to CN Rail in respect of the termination of tolls on the Victoria Bridge in Montreal, and for the rehabilitation work on the roadway portion of the bridge (ongoing program).	Compensate CN for the federal decision to remove tolls, and to contribute to a major rehabilitation of the roadway portion of the bridge.	Defray negative impact on CN's revenues of the removal of the tolls and support safe operation of vehicles on the bridge and approaches.
(S) Northumberland Strait Crossing subsidy payment (ongoing program).	Honour constitutional obligation to provide transportation link between Prince Edward Island and the mainland.	Continuous and efficient year-round transportation provided for people and goods between Prince Edward Island and the mainland.
Strategic Highway Infrastructure Program – Highway Component (TEC $485 M)	Provide funding for provincial highway projects to address the needs of Canada's National Highway System.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.
Action Plan 2000 for Climate Change (TEC $40.2 M)	Reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from the transportation sector.	Adoption of more energy-efficient transportation and land use, and the capacity to reduce GHG emissions. The take-up of innovative technologies and best practices related to the reduction of GHG.
Safety and Security		
Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act* (ongoing program).	Provide assistance to railway companies and/or road authorities to carry out works to improve safety at public road/railway grade crossings.	Reduced risk of collisions and casualties at public road/railway grade crossings.
National Safety Code (TEC $17.8 M).	Provide assistance to provinces and territories in support of the uniform application of the National Safety Code Standards to extra-provincial carriers.	Improved safety levels, safety monitoring capabilities, and national uniformity of standards.

Table 6 — Source of Respendable and Non-respendable Revenue

Business Line ($000's)	Forecast Spending 2001-02[1]	**Planned Spending 2002-03**	Planned Spending 2003-04	Planned Spending 2004-05
Respendable Revenue:				
Policy				
International cooperation contract fees	350	**50**	50	50
Rental revenue	118	—	—	—
Revenues for the provision of statistical data	260	—	—	—
Internal revenues from Agriculture Canada for grain monitoring	452	**460**	348	—
Miscellaneous internal and external revenues	140	—	—	—
	1,320	**510**	398	50
Programs and Divestiture				
Harbours and ports revenues (net of commissions)	14,106	**13,015**	11,518	11,518
Airports — Concessions	1,693	**738**	111	111
Airports — Rentals	5,435	**4,980**	3,789	3,789
Airports — Landing fees	4,490	**2,632**	665	665
Airports — General terminal fees	3,188	**1,843**	527	527
Airports — Lease and chattel payments	249,368	**272,130**	300,388	313,987
Miscellaneous internal and external revenues	522	**475**	194	194
	278,802	**295,813**	317,192	330,791
Safety and Security				
Aviation safety fees	11,891	**10,839**	10,839	10,839
Internal and external revenues for aircraft services	31,139	**26,497**	26,497	26,497
Internal and external marine safety revenues	7,438	**7,400**	7,400	7,400
Road safety fees	1,980	**460**	460	460
Shortline rail inspections and other rail safety revenues	142	**63**	63	63
Internal and external revenues from research and development activities	3,867	**1,925**	1,925	1,925
Miscellaneous internal and external revenues	50	**25**	25	25
	56,507	47,209	47,209	47,209

(Continued on next page)

Source of Respendable and Non-respendable Revenue (*continued*)

Business Line ($000's)	Forecast Spending 2001-02[1]	**Planned Spending 2002-03**	Planned Spending 2003-04	Planned Spending 2004-05
Respendable Revenue (cont'd):				
Departmental Administration				
Internal and external lease and concession revenue	956	**788**	788	788
Miscellaneous internal and external revenue	401	**589**	589	589
	1,357	**1,377**	1,377	1,377
Total Respendable Revenue	337,986	**344,909**	366,176	379,427
Non-respendable Revenue:				
Policy				
Hopper car leases	10,000	**10,000**	10,000	10,000
Programs and Divestiture				
Non-navigational assets — St. Lawrence Seaway	5,000	**5,000**	5,000	5,000
Port sales and chattels	1,801	**—**	—	—
Canada Port Authority stipends	14,514	**10,298**	10,918	10,873
	21,315	**15,298**	15,918	15,873
Total Non-respendable Revenue	31,315	**25,298**	25,918	25,873
Total Revenues	364,424	**370,207**	392,094	405,300

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Note: Internal revenues are those collected from within the federal government, from other departments and agencies. External revenues are those collected from outside the federal government.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*

Table 7 — Loans, Investments and Advances

This table reflects the expected outstanding balances on loans owed to Transport Canada at the end of each fiscal year.

Business Line *($000's)*	Forecast Spending 2001-2002[1]	**Planned Spending 2002-2003**	Planned Spending 2003-2004	Planned Spending 2004-2005
Programs and Divestiture				
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	25,024	**24,024**	23,024	22,024
Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	699	**673**	644	613
Total Outstanding Loan Balance	25,723	**24,697**	23,668	22,637

Due to rounding, columns may not add to totals shown

1. *Reflects best forecast to the end of the fiscal year.*

Table 8 — Main Estimates Spending Authority

Vote	*($000's)*	Main Estimates 2002-03	2001-02
	Budgetary		
1	Operating expenditures	**97,092**	131,005
5	Capital expenditures	**104,000**	97,449
10	Grants and Contributions	**376,347**	203,528
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	**83,740**	116,237
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	**32,949**	36,347
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	**255,701**	247,739
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowances	**65**	52
(S)	Payments to Canadian National Railway Company — Victoria Bridge, Montreal	**3,300**	4,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	**52,972**	48,471
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	**1,900**	1,577
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	**49,900**	48,400
	Total Department	**1,057,966**	934,805

Due to rounding, columns may not add to total shown.

5.2 Business Line Details

	Policy	Programs and Divestiture	Safety and Security	Departmental Administration
Objective	To develop and implement transportation policies and legislative changes which contribute to a competitive, efficient and effective Canadian transportation system.	To develop and manage programs and strategies, including divestiture and post-divestiture stewardship, which best contribute to a safe, effective, and efficient transportation system based on sustainable development principles.	To promote the safety and security of the national transportation system.	To provide efficient and effective support services that respond to departmental needs
Activities	Establishes the policy and legislative framework for all federally regulated modes of transportation. The business line also monitors and analyses the transportation system, reports on the state of transportation in Canada, carries out economic studies and program evaluations, supports the Minister and Deputy Minister in their relations with other federal departments, other levels of government, and foreign governments, represents the department in international trade issues, and evaluates policy and programs for the entire department.	Plays a substantial stewardship role in addition to negotiating the divestiture of ports and airports. It operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord and monitoring functions in respect to airports, ports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, this business line also provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation.	Develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. It also develops emergency preparedness plans, ensures security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and other transportation bodies.	Establishes the department's administrative accountability framework, and supports the department's other business lines by providing essential services that include financial, administrative, human resources, information management/information technology, internal and external communications, legal and executive.
Resources	$414 million 198 Full-time equivalents	$243 million 368 Full-time equivalents	$330 million 2,929 Full-time equivalents	$107 million 820 Full-time equivalents

5.3 Our Office Locations

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web Site:
www.tc.gc.ca

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
(613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairie and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region
620–800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

Index

A

Access to Information and Privacy (ATIP) program, 34
Aeronautics Act, 13
Air Transportation, 20

C

Canada Airports Act, 19
Canada Shipping Act, 2001, 13
Canada Strategic Infrastructure Fund, 22
Canadian Air Transport Security Authority, 12
Climate Change, 29

D

Divestiture program, 18

E

Emphasizing safety program delivery, 12

G

Government On-Line, 36

M

Marine Transportation, 23
Modern comptrollership, 35
Motor Vehicle Safety Act, 14
Motor Vehicle Transport Act, 1987, 14
Moving on Sustainable Transportation program, 27

S

Security regime, 11
Service Improvement Initiative, 36
Strategic Highway Infrastructure Program, 22, 24, 43, 44
Surface Transportation, 21
Sustainable Development Strategy, 26

W

Workforce Renewal, 33

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Budget des dépenses
2002-2003

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont déposés au printemps, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2002

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

No. de catalogue BT31-2/2003-III-48

ISBN 0-660-61843-5

Transports Canada

Budget des dépenses 2002-2003
Rapport
sur les plans et les priorités

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

1.0 Messages 1

1.1 Message du Ministre 1
1.2 Déclaration 2

2.0 Aperçu de Transports Canada 3

2.1 Qui nous sommes 3
2.2 Mandat législatif 3
2.3 Objectifs stratégiques 4
2.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats 4
2.5 Dépenses prévues du Ministère 6

3.0 Contexte de planification – enjeux et priorités 7

3.1 Conséquences du 11 septembre 7
3.2 Schéma d'orientation des transports 7
3.3 Examen de la *Loi sur les transports au Canada* 8

4.0 Rendement prévu du Ministère 9

4.1 Mesure de la réalisation de nos objectifs stratégiques 9
4.2 Plans, résultats et ressources par objectif stratégique 10
4.2.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport 10
4.2.2 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada 17
4.2.3 Protéger l'environnement physique 26
4.3 Mise en œuvre du programme de gestion de Transports Canada 33

5.0 Renseignements supplémentaires 39

5.1 Tableaux financiers 39
5.2 Précisions sur les secteurs d'activités 52
5.3 Nos bureaux 53

Index 54

Liste des tableaux financiers

Tableau 1 — Coût net des programmes pour l'année budgétaire **39**

Tableau 2 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activités **40**

Tableau 3 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations **41**

Tableau 4 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activités **43**

Tableau 5 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert **44**

Tableau 6 — Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles **48**

Tableau 7 — Prêts, investissements et avances **50**

Tableau 8 — Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses **51**

Les symboles suivants sont utilisés dans le rapport :	
	Renseignements détaillés à la page indiquée.
	Renseignements détaillés dans un autre document.
	Renseignements détaillés sur un site Web.
	Point figurant parmi les priorités établies dans le discours du Trône 2001 (www.sft-ddt.gc.ca).

1.0 Messages

1.1 Message du Ministre

J'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2002-2003 sur les plans et les priorités* de Transports Canada qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices.

Ces derniers mois, notre monde a changé considérablement à la suite des attaques terroristes survenues aux États-Unis le 11 septembre. Les événements tragiques de cette journée ont placé la sûreté publique en tête de liste des priorités des Canadiens. En conséquence, le gouvernement du Canada a pris des dispositions concrètes pour affronter les nouveaux défis et assurer notre avenir.

Le Canada a toujours eu un dossier enviable pour ce qui est de la sécurité et de la sûreté des transports. Nous avons déjà un réseau de transport très sécuritaire, et nous prenons des mesures positives pour le rendre encore plus sécuritaire. Le budget de décembre 2001 annonçait d'importantes nouvelles ressources pour améliorer le réseau et plus particulièrement de nouvelles initiatives pour améliorer la sûreté aérienne. La pierre angulaire de ces initiatives d'envergure est la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une nouvelle société d'État chargée de fournir des services de sûreté clés pour le transport aérien. De plus, le gouvernement du Canada financera l'amélioration du contrôle de préembarquement et des systèmes de détection d'explosifs aux aéroports canadiens, l'augmentation des effectifs assurant la sûreté aérienne et la présence de policiers armés à bord de certains vols intérieurs et internationaux.

Les transports jouent un rôle essentiel dans notre qualité de vie. Transports Canada prépare un schéma d'orientation des transports en vue de le présenter au printemps 2002. Le schéma traitera des orientations générales que le gouvernement fédérale entend poursuivre dans le secteur des transports au cours de la prochaine décennie et au-delà.

Le transport durable figure également parmi les priorités du plan d'action du Ministère. Nous estimons pouvoir promouvoir la durabilité des transports par l'intégration des aspects économiques, sociaux et environnementaux aux décisions touchant les activités de transport. Sur le plan économique, nous avons besoin d'un réseau de transport efficace et concurrentiel. Sur le plan social, ce réseau doit être sécuritaire et accessible. De plus, il doit être respectueux de l'environnement naturel. Or, il n'est pas toujours facile d'équilibrer ces trois aspects, mais Transports Canada s'efforce de rendre le réseau de transport du Canada plus durable et d'inciter les Canadiens à faire des choix en ce sens, de façon à ce que nous jouissions tous du meilleur réseau de transport qui soit.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

1.2 Déclaration

DÉCLARATION

Rapport sur les plans et priorités 2002-2003

J'ai l'honneur de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003* de

TRANSPORTS CANADA

À ma connaissance, les données figurant dans ce rapport :

1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats escomptés du Ministère;
2. sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices sur la préparation du rapport sur les plans et les priorités 2002-2003* (RPP);
3. sont complètes et exactes;
4. reposent sur des systèmes d'information et de gestion du Ministère fiables.

Je suis satisfaite des procédés et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la production de ce RPP.

Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de base à la responsabilité des résultats atteints avec les ressources et les autorisations fournies.

Signature : M. Bloodworth

Nom : Margaret Bloodworth

Titre : Sous-ministre

Date : FEB 2 2 2002

2.0 Aperçu de Transports Canada

2.1 Qui nous sommes

Transports Canada est chargé de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transports. Le Ministère contribue à veiller à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable qui soit sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

2.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les échelons de gouvernement ont certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait conformément à de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. L'accent est mis sur l'élaboration d'un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité écologique du réseau de transport canadien.

💻 Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

Certaines des lois que nous administrons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi concernant la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi de 1987 sur les transports routiers*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*

2.3 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.

2.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire – qui tient compte d'un large spectre de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent un partenariat et une collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement pondérées et discutées pour assurer un équilibre optimal entre des intérêts antagonistes. En fait, des mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

Pour répondre aux exigences du programme national complexe en matière de transports, Transports Canada utilise une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités de leadership sur le plan organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au centre de la planification et de la production de rapports au sein du Ministère et sont produits d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Sur le plan organisationnel, le Ministère est divisé en quatre groupes à l'Administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'Administration centrale comprend également le groupe Communications, les Services juridiques et les cabinets du Ministre et du Sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats définis dans les plans nationaux des secteurs de services.

La gestion fonctionnelle est fondée sur les secteurs d'activités et les secteurs de services qui dépassent les frontières de la structure organisationnelle afin de permettre des interventions axées sur des stratégies et résultats communs. La structure des secteurs d'activités et des secteurs de services comporte une

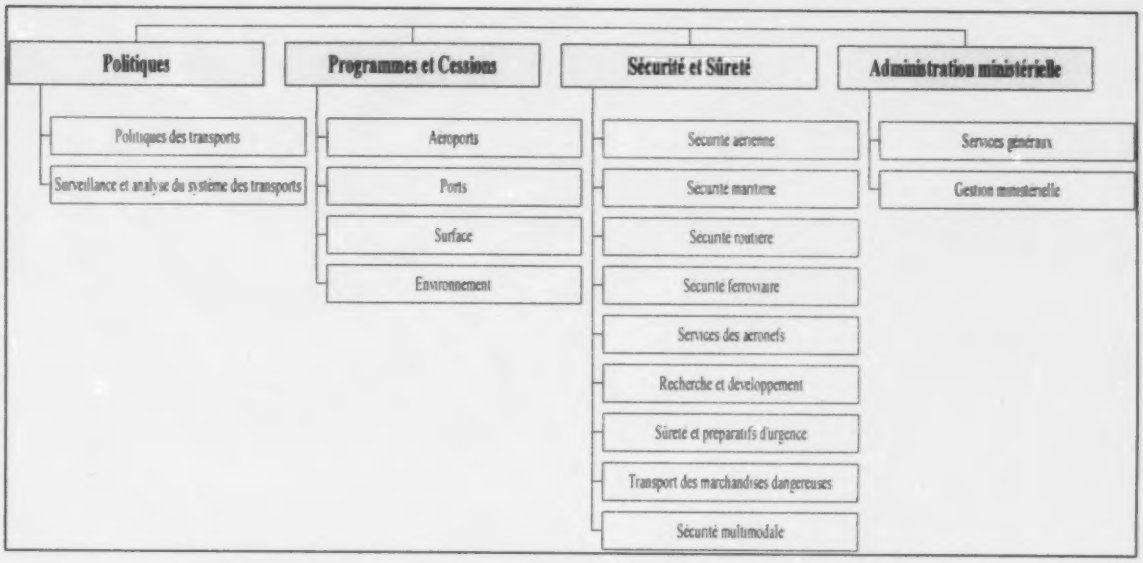
Certains de nos partenaires et groupes d'intérêt :

- *Public voyageur*
- *Transporteurs et expéditeurs*
- *Constructeurs et fabricants*
- *Travailleurs des transports*
- *Groupes écologistes*
- *Organismes d'intervention d'urgence*
- *Organismes de l'industrie des transports*
- *Organismes internationaux*
- *Propriétaires et exploitants des entreprises, installations et équipements de transport*
- 💻 Visitez notre site à www.tc.gc.ca/sujet/pubs/tp13384f/page7.htm pour plus d'informations sur « Comment nous travaillons avec nos partenaires ».

orientation multimodale qui vient soutenir les rôles centraux du Ministère (v. tableau 1).

Les secteurs d'activités/de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services soit la plus proche possible des clients et des groupes d'intérêt.

Tableau 1



On trouvera plus de renseignements sur les quatre secteurs d'activités de Transports Canada (objectifs, activités et ressources, etc.) au paragraphe 5.2, à la page 52.

2.5 Dépenses prévues du Ministère

(milliers de dollars)	Dépenses réelles 2001-2002[1]	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Politiques	604 564	**414 553**	313 880	303 695
Programmes et Cessions	414 630	**534 959**	464 903	492 696
Sécurité et Sûreté	429 511	**344 549**	335 921	324 062
Administration ministérielle	121 595	**108 814**	106 907	95 738
Total du Budget principal des dépenses (brutes)	1 570 300	**1 402 875**	1 221 611	1 216 191
Moins : recettes disponibles[2]	337 986	**344 909**	366 176	379 427
Total du Budget principal des dépenses (nettes)	1 232 314	**1 057 966**	855 435	836 764
Ajustements des dépenses[3]	s/o	**36 463**	33 732	14 989
Dépenses prévues nettes	1 232 314	**1 094 429**	889 167	851 753
Moins : recettes non disponibles[2]	31 315	**25 298**	25 918	25 873
Plus : coût estimatif des services fournis gratuitement	57 062	**56 117**	53 935	51 331
Coût net du Ministère	1 258 061	**1 125 258**	917 184	877 211
Équivalents temps plein	4 525	**4 315**	4 228	4 207

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflète les meilleures prévisions du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice.*
2. *Pour d'autres précisions par secteur d'activités, voir le tableau 6 à la page 48.*
3. *Les ajustements reflètent les approbations obtenues après le dépôt du Budget principal des dépenses.*

3.0 Contexte de planification – enjeux et priorités

3.1 Conséquences du 11 septembre

Transports Canada est engagé à améliorer la sécurité des Canadiens et du réseau de transport. Le Canada jouit d'un des réseaux de transport aérien les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde – un réseau qui sera maintenant encore plus sûr grâce aux actions prises par le gouvernement du Canada et par l'industrie du transport aérien depuis les tragiques actes terroristes du 11 septembre. Les initiatives exhaustives et d'envergure annoncées dans le budget fédéral de décembre 2001 nous permettront de pouvoir maintenir et améliorer cette réputation au cours des mois et des années à venir. Parmi les initiatives prévues dans le budget pour améliorer la sûreté du transport aérien, le gouvernement entend :

- Créer une nouvelle Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.
- Améliorer le contrôle de préembarquement aux aéroports canadiens.
- Veiller à l'installation de systèmes de détection d'explosifs perfectionnés aux aéroports de tout le pays, touchant approximativement 99 p. 100 de tous les passagers aériens au Canada.
- Étendre le programme de policiers armés à bord des aéronefs.
- Élaborer de nouvelles normes et de nouveaux règlements relatifs aux modifications de sûreté à l'étape de la conception des aéronefs.
- Améliorer les activités policières et la sûreté aux aéroports.
- Engager de nouveaux inspecteurs pour accroître la supervision de la sûreté du transport aérien.

On trouvera des renseignements supplémentaires sur ces initiatives à la section 4.2.1, page 12.

3.2 Schéma d'orientation des transports

En avril 2001, le ministre des Transports a lancé l'initiative de création d'un schéma d'orientation des transports, en vue d'établir une stratégie fédérale visant à relever les grands défis auxquels fera face le secteur des transports du Canada au cours de la prochaine décennie et au-delà. Le Ministre a consulté ses homologues provinciaux et territoriaux et un échantillon représentatif des transporteurs, expéditeurs, associations, autorités et groupes d'intérêt du transport urbain à propos de ce schéma d'orientation.

Le Ministère travaille actuellement à finaliser ce schéma d'orientation incluant les amendements proposés à la *Loi sur les transports au Canada*, d'ici le printemps 2002. Des consultations auront lieu avant le dépôt des amendements législatifs à la Chambre des communes prévu pour l'automne.

💻 Pour plus de renseignements sur l'avancement de l'initiative du Schéma d'orientation des transports, voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/sujet/schemaorientation/menu.htm.

3.3 Examen de la *Loi sur les transports au Canada*

Une exigence de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), qui est entrée en vigueur en 1996, demande qu'un examen complet de la *Loi* soit entrepris dans les quatre ans suivant son entrée en vigueur. En juin 2000, le ministre des Transports nommait un comité de cinq membres pour mener cet examen et produire un rapport sur la réglementation économique des activités de transport relevant de la compétence législative du Parlement. Le Ministre recevait le rapport final du Comité d'examen de la LTC en juin 2001 et le déposait devant le Parlement, le 18 juillet 2001.

Un des éléments clés du Schéma d'orientation des transports évoqué ci-dessus sera de faire le point sur le très exigeant ensemble de propositions, recherches, constatations et recommandations résultant des travaux du Comité d'examen de la LTC. Les groupes d'intérêt peuvent être assurés que le Ministère examinera soigneusement toutes les propositions et les positions qui ont été présentées dans le cadre de l'initiative du Schéma d'orientation des transports.

💻 Voir le rapport final du Comité d'examen de la LTC, à l'adresse www.reviewcta-examenltc.gc.ca/index.htm.

4.0 Rendement prévu du Ministère

4.1 Mesure de la réalisation de nos objectifs stratégiques

La réalisation des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend du rendement de ses quatre secteurs d'activités. Que ce soit par l'élaboration de politiques et de lois ou par l'exécution des services et des programmes, le travail des secteurs d'activités a des incidences sur les objectifs en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. À chacun des objectifs stratégiques sont associés des résultats définitifs (résultats clés) que nous prévoyons mesurer avec le temps afin d'avoir une idée de la réalisation de nos objectifs. Ces résultats peuvent être liés à un ou à plusieurs secteurs d'activités, ce qui permet de faire le pont entre les secteurs d'activités et les objectifs stratégiques, ainsi que de classer le travail de chaque secteur d'activités en fonction de la contribution *primaire* et *secondaire* aux objectifs.

Objectifs stratégiques		
Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr	***Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada***	***Protéger l'environnement physique***
Dépenses nettes liées aux ressources en 2002-2003 pour chaque objectif stratégique[1]		
440 millions de dollars	625 millions de dollars	30 millions de dollars

Résultats définitifs		
• Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et de la propriété. • Grande confiance du public quant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport.	Un réseau de transport intégré et intermodal à la fois : • efficient, efficace, viable, abordable et accessible; • adapté aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.	• Réseau de transport plus respectueux de l'environnement pour les Canadiens. • Réductions des émissions de GES et de la pollution provenant du secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts environnementaux attribuables aux activités de transport.

Contribution des secteurs d'activités — Primaire (P) ou secondaire (S)		
Sécurité et Sûreté (P) Programmes et Cessions (S) Politiques (S)	Politiques (P) Programmes et Cessions (P) Sécurité et Sûreté (S)	Programmes et Cessions (P) Sécurité et Sûreté (S)
L'Administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques.		

1. *Les dépenses nettes en ressources de* 2002-2003 *sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.*

4.2 Plans, résultats et ressources par objectif stratégique

Les prochaines sous-sections résument les plans de Transports Canada afin de réaliser ses objectifs stratégiques.

4.2.1 Établir des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport

Les Canadiens souhaitent disposer d'un réseau de transport qui soit sûr et sécuritaire. Cette volonté est reconnue dans la *Loi sur les transports au Canada*, où la nécessité, pour le réseau de transport au Canada, d'une conformité « aux normes de sécurité les plus élevées possibles dans la pratique » fait partie de l'énoncé de politique nationale. Bien que les normes soient déjà élevées, les accidents dans le domaine des transports restent la cause de plus de 400 blessures et 8 décès en moyenne chaque jour dans tout le pays. Pour aider à fournir aux Canadiens des transports sûrs et sécuritaires, le principal outil de Transports Canada est son rôle permanent d'établissement de politiques et de réglementation. Le Ministère s'efforce notamment d'orienter les méthodes des groupes d'intérêt en matière de sécurité et de sûreté et d'en assurer l'harmonisation avec les attentes publiques.

Défis

Parmi les défis liés à la sécurité et à la sûreté des transports, on compte les suivants :

- À la suite des événements du 11 septembre 2001, Transports Canada revoit ses normes de sécurité à la lumière d'un nouveau type de menace pour toutes les formes de transport intérieur et international. Le Ministère travaille actuellement avec les groupes d'intérêt afin d'établir la nécessité de nouvelles normes renforcées et met présentement en place un cadre de mise en œuvre de normes et d'établissement de mécanismes pour l'évaluation de leur efficacité.
- De récents sondages ont révélé que seulement de 44 à 56 p. 100 des Canadiens estiment que le transport aérien est sûr, ce qui représente une importante diminution par rapport aux niveaux d'avant le 11 septembre. Le défi consiste à aider à restaurer la confiance du public en veillant à ce que les médias et le public disposent de renseignements factuels et pertinents concernant la sécurité et la sûreté du transport aérien.
- Pour protéger l'intégrité de ses programmes de sécurité, le Ministère doit trouver des façons de déployer des ressources pour les activités qui comportent le plus d'avantages sur le plan de la sécurité tout en continuant à satisfaire aux normes établies et aux attentes de service.
- Le taux d'attrition des inspecteurs et ingénieurs du Ministère dans le domaine de la sécurité, en raison du vieillissement de nos effectifs et de la concurrence du secteur privé, constitue un défi sans précédent pour le Ministère en matière de recrutement et de maintien en poste de nouveaux employés pour assurer la prestation efficace continue de notre programme réglementaire.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

- Les constructeurs s'efforcent de produire du matériel de transport plus léger, plus silencieux et plus efficace sur le plan énergétique (aéronefs, locomotives, véhicules automobiles) qui permette d'apaiser les préoccupations environnementales, ce qui nécessite le développement et l'utilisation de matériaux, de structures et de composants électroniques perfectionnés. Le défi pour les spécialistes de la sécurité de Transports Canada est de rester au fait des exigences en matière de connaissances et de compétences relatives à de nouvelles technologies en constante évolution afin de pouvoir affronter les problèmes connexes.

Activités principales

Trois principales activités – élaboration de règlements, supervision et rayonnement – viennent soutenir l'objectif de sécurité et de sûreté. Par son travail d'élaboration de règlements, le Ministère établit et met en œuvre des lois, règlements, normes et politiques. Ses activités de supervision comprennent la délivrance de licences, certificats, immatriculations et permis, la surveillance de la conformité par des vérifications, par des inspections et par la surveillance, et la prise de mesures d'application appropriées en cas de non-conformité. Les activités de rayonnement comprennent tout le travail de promotion, de formation et de sensibilisation lié aux questions de sécurité et de sûreté.

Résultats définitifs

Par les mesures qu'il prend pour assurer des normes élevées de sécurité et de sûreté, Transports Canada aide à obtenir deux résultats importants pour les Canadiens :

- Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et des biens matériels
- Grande confiance en la sécurité et en la sûreté du réseau de transport

Objectifs :

- *Réduction de 50 p. 100 du nombre de collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires de 1996 à 2006*
- *Réduction de 30 p. 100 du nombre moyen de décès et de blessures graves à la suite d'accidents routiers de 2008 à 2010 (comparativement à la moyenne 1996-2001)*
- *Réduction de 25 p. 100 du nombre total d'accidents et décès dans le secteur du transport aérien de 1995 à 2005 (l'objectif varie en fonction du secteur de l'aviation)*
- *D'ici 2005, 90 p. 100 des Canadiens considèreront le transport aérien comme sécuritaire ou très sécuritaire*
- *Tous les envois de marchandises dangereuses parviendront à destination sans incident*

Les objectifs associés à ces résultats définitifs, qui ont été définis en collaboration avec nos principaux groupes d'intérêt, sont présentés dans l'encadré ci-contre.

Priorités

Afin d'atteindre ces résultats pour les Canadiens, Transports Canada a regroupé les domaines d'intérêt de ces programmes en cinq secteurs prioritaires, qui sont les suivants :

- Les constructeurs s'efforcent de produire du matériel de transport plus léger, plus silencieux et plus efficace sur le plan énergétique (aéronefs, locomotives, véhicules automobiles) qui permette d'apaiser les préoccupations environnementales, ce qui nécessite le développement et l'utilisation de matériaux, de structures et de composants électroniques perfectionnés. Le défi pour les spécialistes de la sécurité de Transports Canada est de rester au fait des exigences en matière de connaissances et de compétences relatives à de nouvelles technologies en constante évolution afin de pouvoir affronter les problèmes connexes.

Activités principales

Trois principales activités -- élaboration de règlements, supervision et rayonnement -- viennent soutenir l'objectif de sécurité et de sûreté. Par son travail d'élaboration de règlements, le Ministère établit et met en œuvre des lois, règlements, normes et politiques. Ses activités de supervision comprennent la délivrance de licences, certificats, immatriculations et permis, la surveillance de la conformité par des vérifications, par des inspections et par la surveillance, et la prise de mesures d'application appropriées en cas de non-conformité. Les activités de rayonnement comprennent tout le travail de promotion, de formation et de sensibilisation lié aux questions de sécurité et de sûreté.

Résultats définitifs

Par les mesures qu'il prend pour assurer des normes élevées de sécurité et de sûreté, Transports Canada aide à obtenir deux résultats importants pour les Canadiens :

- Protection de la vie, de la santé, de l'environnement et des biens matériels
- Grande confiance en la sécurité et en la sûreté du réseau de transport

Objectifs :

- *Réduction de 50 p. 100 du nombre de collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires de 1996 à 2006*
- *Réduction de 30 p. 100 du nombre moyen de décès et de blessures graves à la suite d'accidents routiers de 2008 à 2010 (comparativement à la moyenne 1996-2001)*
- *Réduction de 25 p. 100 du nombre total d'accidents et décès dans le secteur du transport aérien de 1995 à 2005 (l'objectif varie en fonction du secteur de l'aviation)*
- *D'ici 2005, 90 p. 100 des Canadiens considèreront le transport aérien comme sécuritaire ou très sécuritaire*
- *Tous les envois de marchandises dangereuses parviendront à destination sans incident*

Les objectifs associés à ces résultats définitifs, qui ont été définis en collaboration avec nos principaux groupes d'intérêt, sont présentés dans l'encadré ci-contre.

Priorités

Afin d'atteindre ces résultats pour les Canadiens, Transports Canada a regroupé les domaines d'intérêt de ces programmes en cinq secteurs prioritaires, qui sont les suivants :

Rehausser le régime de sûreté

Les événements du 11 septembre ont galvanisé le gouvernement du Canada, l'incitant à agir rapidement sur plusieurs fronts afin de renforcer le régime de sûreté du transport aérien au Canada. D'importantes initiatives ont été annoncées dans le budget de décembre 2001 et, à cause de la responsabilité de Transports Canada en matière de réglementation de la sûreté du transport aérien, le Ministère joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de ces initiatives. Au cours de la prochaine année, le Ministère travaillera en collaboration avec l'industrie du transport aérien et d'autres ministères fédéraux, notamment celui du Solliciteur général, à :

- Établir l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une nouvelle société d'État qui sera responsable de la prestation de plusieurs services de sûreté aérienne clés. Cette administration relèvera du ministre des Transports et sera notamment responsable des fonctions suivantes :
  - contrôle de préembarquement des passagers et de leurs effets;
  - acquisition, déploiement et entretien de l'équipement de détection d'explosifs aux aéroports;
  - certification et tests des agents de sûreté responsables des services de contrôle;
  - contribution fédérale pour les activités policières liées à la sûreté aux aéroports;
  - passation de contrats relatifs à la présence de policiers armés à bord des aéronefs.
- Élaboration de nouveaux règlements et normes concernant les modifications aux aéronefs passagers existants, la prestation de services de sûreté du transport aérien, l'établissement de nouvelles normes pour les bagages de cabine et la deuxième fouille au hasard des passagers de vols à destination des États-Unis.
- Assister les sociétés aériennes à couvrir les coûts des modifications relativement à la sûreté obligatoires à leurs aéronefs passagers existants, p. ex. : renforcement des portes de poste de pilotage.
- Recruter d'autres inspecteurs de la sûreté afin d'assurer une supervision accrue de la sûreté du transport aérien.

Activités de sûreté
Résultats

- Réduction des risques liés aux incidences de sûreté (p. ex. menaces terroristes potentielles)
- Accroissement de la confiance du public en la sécurité et en la sûreté des transports

Transports Canada est également le Ministère responsable de la sûreté maritime et il travaille avec d'autres organismes, tant au pays qu'à l'étranger, pour définir des dispositions visant à protéger les ports canadiens et d'autres éléments stratégiques de l'infrastructure du transport maritime, pour augmenter la collecte de renseignements nécessaires au contrôle de terroristes, d'armes et d'explosifs potentiels, et pour coordonner l'état de préparation en matière de sûreté.

En ce qui a trait au transport ferroviaire et au transport routier, Transports Canada travaille étroitement avec l'industrie et d'autres gouvernements et organismes, y compris ses homologues américains, pour examiner l'état de la sûreté, notamment en des lieux critiques comme les passages frontaliers, les ponts et les tunnels.

Améliorer la prestation des programmes de sécurité

Plus de 50 p. 100 des ressources allouées à l'objectif de sécurité et de sûreté vont aux activités de supervision. À la suite de la croissance soutenue du secteur des transports, particulièrement celui de l'aviation civile, les responsabilités du programme de sécurité central de Transports Canada se sont accrues. Malgré l'augmentation de la charge de travail, les ressources connexes n'ont pas suivi la même évolution.

Par conséquent, pour veiller à ce que la prestation du programme de sécurité ne soit pas compromise, l'un des domaines prioritaires du Ministère touche la stratégie de surveillance de la conformité. Le degré de supervision fourni aux entités réglementées est basé sur l'application de critères de risque qui ont en général été calculés et modifiés à la lumière de l'expérience. Avec le perfectionnement croissant des techniques d'évaluation du risque et des systèmes d'information de sécurité connexes, il a été possible de cerner les secteurs où la surveillance pouvait être accrue ou réduite.

Stratégies de surveillance de la conformité
Résultats

- Meilleure conformité aux règlements dans les domaines à risque plus élevé

À cette fin, un nouveau programme d'inspection est prévu pour les petits navires commerciaux (jauge brute inférieure à 5 tonneaux et transportant moins de 12 passagers) et les navires de pêche d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux. Il y aura plus de vérifications des compagnies de chemin de fer secondaires et une attention accrue sera accordée à l'exploitation des taxis aériens. Des occasions de réduire la supervision au cours de la prochaine année font l'objet d'un examen pour certaines opérations aériennes non liées au transport des passagers, pour les aéroports où transite un petit nombre de passagers et pour des inspections d'infrastructures, d'équipement et d'opérations ferroviaires. Cela permettra aux spécialistes de la sécurité de Transports Canada de se concentrer sur des secteurs à risque élevé, ce qui contribuera au maintien de la confiance du public voyageur en l'aptitude de Transports Canada à assurer le respect de normes de sécurité élevées pour les passagers et les expéditeurs.

Moderniser les cadres et les instruments de réglementation

Les programmes de réglementation relatifs à la sécurité sont placés devant d'importants défis, notamment :

- les demandes pour une participation accrue dans la création de ceux-ci;
- le besoin d'être à jour avec les nouvelles technologies et de prendre des mesures intergouvernementales;
- le risque accru des obligations;
- le besoin croissant de veiller à ce que l'approche du Canada en matière de réglementation suive les tendances internationales.

Modernisation des cadres de travail et des instruments de réglementation
Résultats

- Un cadre de travail juste, raisonnable et cohérent
- Un processus de réforme ouvert et transparent
- Un milieu réglementé, engagé et bien informé

Les priorités pour l'année à venir comprennent les suivantes :

- Réforme complète de toute la réglementation associée à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Cette loi a reçu la sanction royale en novembre 2001 et constitue un réaménagement en profondeur de l'un des plus anciens instruments législatifs au Canada. La nouvelle législation prévoit un cadre réglementaire moderne et efficace qui entrera en vigueur une fois que la première phase de la réforme réglementaire aura été menée à bien.
- Modification de la *Loi sur l'aéronautique*. Les modifications proposées traiteront de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des entreprises de transport aérien, de l'analyse et de la communication des données sur la sécurité et des nouveaux outils permettant d'assurer la conformité à la *Loi* et son exécution.
- Mise en œuvre de la *Loi portant sur la constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada*, tribunal qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile et deviendra un tribunal du transport multimodal, afin de défendre les droits d'examen de l'application de la loi et d'appel pour les personnes et entreprises dans le secteur du transport aérien, du transport maritime et du transport ferroviaire.
- Mise en œuvre des modifications de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, lesquelles prévoient que chaque autobus et camion soit coté en fonction de son rendement en matière de sécurité notamment pour l'entretien du véhicule, le rendement du chauffeur et les antécédents en matière d'accidents.
- Modernisation de la *Loi sur la sécurité automobile* pour la rendre plus souple, plus claire et pour mieux définir les échéanciers.
- Implantation de règlements sur le contrôle de l'accès aux passages à niveaux et aux propriétés ferroviaires afin d'établir des normes de sécurité minimales et de clarifier les rôles et responsabilités des compagnies ferroviaires, des administrations routières et collectivités où passent des trains.
- Maintien de l'accent sur l'harmonisation de la réglementation et des normes de Transports Canada en matière de sécurité avec celles des gouvernements provinciaux et étrangers, notamment les partenaires de l'ALENA, pour permettre l'acceptation réciproque d'autorisations en matière de sécurité délivrées par une autorité à une entreprise exploitant des services sur le territoire relevant d'une autre autorité.

Renforcer la participation des groupes d'intérêt et les relations avec ceux-ci

Transports Canada peut renforcer la participation des groupes d'intérêt par ses activités de rayonnement, c.-à-d. les initiatives de promotion, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité. Au cours de la prochaine année, le Ministère continuera de centrer son attention sur les programmes de partage des coûts avec d'autres autorités dans les domaines suivants :

- Transport interprovincial par autocar et camion – contributions aux gouvernements provinciaux et territoriaux afin d'encourager l'harmonisation des normes de sécurité

dans des domaines comme le nombre d'heures de service et l'entretien des véhicules par l'intermédiaire du Code national de sécurité.

- Passages à niveau – paiements aux compagnies de chemin de fer et aux autorités routières en vue de modifications de conception, d'installation de dispositifs de sécurité et de fermeture de passages à niveau.
- Exposés génériques sur la sécurité routière et ferroviaire et préparation de documents – en collaboration avec les services policiers, les médias et les groupes de citoyens.

Activités de rayonnement
Résultats

- Meilleure coordination et coopération avec les groupes d'intérêt dans la conception et la fourniture des messages en matière de sécurité
- Meilleure compréhension des questions et des avantages liés à la sécurité
- Volonté accrue d'adopter des pratiques sécuritaires

Le Ministère travaillera en étroite collaboration avec les groupes d'intérêt pour promouvoir une culture de la sécurité dynamique et engageante par la mise en œuvre de systèmes de gestion de sécurité, qui intégreront la responsabilité et l'obligation de rendre compte en matière de sécurité à la structure de gestion des entreprises de transport.

Édifier et maintenir l'ensemble des ressources

Le maintien de la prestation efficace des programmes de sécurité et de sûreté nécessite une base solide de ressources humaines, de ressources matérielles et de ressources en information.

Transports Canada élargira son programme de formation pour les inspecteurs de sécurité maritime afin de mettre l'accent sur la supervision des activités des petits navires. Le résultat attendu est l'amélioration de la confiance des groupes d'intérêt en ce qui a trait aux compétences de l'inspectorat de la sécurité maritime à la suite des recommandations du coroner chargé de l'enquête sur le naufrage du *True North II* qui a eu lieu le 16 juin 2000. Un programme de transfert de connaissances est présentement mis sur pied permettant aux spécialistes expérimentés en matière de sécurité de mettre par écrit leurs connaissances techniques clés pour le Ministère. De plus, le Ministère dirige l'initiative interministérielle de réglementation/inspection, travaillant avec l'ensemble des inspecteurs afin d'augmenter le bassin de ce secteur clé. Cette activité améliorera la compréhension des activités des organismes de réglementation au sein des collectivités, accroîtra la compréhension du rôle de l'inspecteur des groupes d'intérêt et sensibilisera davantage les Canadiens au potentiel de carrière dans ce domaine.

Le fait de disposer de données plus à jour, plus fiables et plus accessibles sur la sécurité permettra d'améliorer la prise de décision, l'évaluation des risques et l'utilisation efficace des ressources en information liée à la sécurité. À cette fin, Transports Canada projette d'élaborer un entrepôt de données qui permettra d'amalgamer des renseignements pertinents provenant d'un grand nombre de systèmes disparates, utilisés tant au sein qu'à l'extérieur du Ministère, afin de faciliter le partage d'information avec les groupes d'intérêt.

Le Ministère mettra également l'accent sur la revitalisation de son programme de recherche et développement dans le domaine de la sécurité qui contribue à la poursuite des objectifs gouvernementaux en matière d'innovation.

Parmi les projets prévus, on compte les suivants :

- Essai de plusieurs technologies radar avancées pour utilisation dans l'exploitation de pétroliers-navettes dans un environnement dangereux et évaluation d'un simulateur perfectionné et de normes de rendement pour l'évacuation du personnel de navires et de plates-formes de forage en mer.
- Recherche sur les conditions où l'accumulation de glace sur les pistes et les aéronefs peut en entraver le bon rendement.
- Résolution des questions opérationnelles liées à l'efficacité des systèmes de navigation par satellite.
- Évaluation de la rentabilité des dispositifs de sécurité à bord des autobus scolaires et aux passages à niveau.
- Élaboration de critères de protection/résistance contre le capotage pour les camions-citernes et l'efficacité des soupapes de surpression (transport des marchandises dangereuses).
- Étude sur les conséquences de l'élément humain dans la prise de décisions (p. ex. effets de la fatigue sur la vigilance des pilotes aériens et maritimes).

Activités de recherche et développement
Résultats

- Développement de nouveaux produits et de nouvelles technologies en matière de sécurité
- Meilleure compréhension des besoins des groupes d'intérêt

Le remplacement et l'amélioration en temps opportun des biens matériels sont essentiels pour préserver cette base de biens et veiller à ce qu'elle suive l'évolution des besoins des programmes. C'est particulièrement vrai pour ce qui est du parc aérien de Transports Canada et de l'infrastructure connexe, où plusieurs investissements importants sont prévus. Ceux-ci comprennent des modifications aux 9 appareils Citation et à leurs simulateurs pour permettre des vols à une altitude supérieure à 29 000 pieds dans tout l'espace aérien contrôlé par le Canada, la conception et la construction d'un nouveau hangar à l'aéroport de Moncton et la remise en état des réacteurs des appareils King Air C-90 et Twin Otter afin de les maintenir en service. Ces investissements accroîtront l'efficacité des appareils utilisés par les inspecteurs de Transports Canada et d'autres ministères fédéraux et amélioreront les conditions de travail des employés du Ministère.

4.2.2 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Les transports contribuent grandement à la croissance économique et au développement social du Canada. La situation du secteur des transports influe sur la compétitivité internationale, la productivité, l'inflation et le niveau de vie général au Canada. Les coûts des services des transports, taxes et droits compris, influent sur ce que paient les Canadiens pour voyager ou expédier des biens par tous les modes; ils influent aussi sur le prix de tout ce que les Canadiens achètent et vendent.

Défis

L'initiative du Schéma d'orientation des transports du ministre des Transports (☞ page 7) a cerné les principaux défis que le secteur des transports aura à relever au cours des années à venir. Un de ces défis consiste à trouver de nouvelles façons d'intégrer les buts des transports sur le plan économique, environnemental, social, de la sécurité et de la sûreté. Les événements du 11 septembre ont rendu ce défi encore plus complexe, et les gouvernements cherchent à établir un équilibre entre les améliorations de la sûreté et les questions liées au commerce, comme l'efficacité du flux de trafic à la frontière canado-américaine. On trouvera ci-dessous d'autres défis précis liés à la croissance économique et au développement social.

- Les utilisateurs et fournisseurs de transport continueront de prendre de l'expansion au-delà des frontières canadiennes et sont de plus en plus présents dans toute l'Amérique du Nord et dans le monde entier.
- Certains éléments du réseau de transport au Canada sont encombrés, tandis que d'autres ne sont pas utilisés à leur plein potentiel.
- Le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés du monde et l'infrastructure de soutien a eu de la difficulté à suivre cette évolution.
- Le trafic limité dans les régions rurales et les régions éloignées rend difficile le soutien des coûts de l'infrastructure et des services de transport.
- Avec le vieillissement de la population, une proportion croissante et importante de canadiens handicapés exigeront des services de transport qui répondent à leurs besoins.
- Les innovations canadiennes en matière de transport doivent être mises en marché sur la scène nationale et internationale en présentant les capacités technologiques et en encourageant des projets pilotes et l'application étendue des leçons apprises.

Activités principales

Transports Canada répond à ces défis en élaborant des politiques et des stratégies pour de nouvelles initiatives, dont certaines peuvent conduire à une nouvelle législation ou à une modification de la législation existante. Le Ministère met en œuvre son programme de cessions déjà bien avancé et continue d'exploiter des installations en régions éloignées et des installations n'ayant pas encore fait l'objet d'une cession. Là où le Ministère reste

propriétaire du terrain et de l'infrastructure, il assume des responsabilités de propriétaire et établit une surveillance et une supervision appropriées. De plus, il administre plusieurs programmes qui soutiennent les objectifs de croissance économique et de développement social.

Résultats définitifs

Les résultats définitifs des initiatives de Transports Canada liées à la croissance économique et au développement social consistent en un réseau de transport intégré et intermodal efficient, efficace, durable, abordable et accessible, sensible aux besoins des usagers et des collectivités, concurrentiel et harmonisé, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale. Le Ministère convient que l'avancement vers la réalisation de ces résultats définitifs sera influencé par des facteurs sur lesquels il n'a pas de contrôle direct, c.-à-d. les crises internationales, la conjoncture économique mondiale, l'action d'autres gouvernements, et ainsi de suite. Cependant, il reconnaît que les renseignements sur les résultats sont nécessaires pour adapter et réviser ses priorités et stratégies. L'évolution de la situation sera surveillée au moyen d'indices tels que ceux indiqués dans l'encadré ci-contre.

Indices d'avancement :

- *Viabilité présente et prévue des composants du réseau*
- *Tendance des coûts d'exploitation*
- *Coût pour le contribuable*
- *Satisfaction des collectivités et des usagers en matière de prix et de services*
- *Avantages pour l'industrie et les consommateurs attribuables à l'harmonisation*

Priorités

Promouvoir la croissance économique et les échanges

Le gouvernement du Canada a pour politique que le réseau de transport du Canada contribue à la prospérité économique tout en soutenant les objectifs sociaux et environnementaux, ainsi que les objectifs de sécurité et de sûreté. Contribuer à la prospérité signifie que le réseau doit être intégré. Les personnes et les biens doivent se déplacer harmonieusement, sans rencontrer d'obstacle artificiel, en faisant appel au mode de transport le plus approprié. Transports Canada contribue à la prospérité en favorisant la viabilité et l'efficacité de services de transport fondés sur la concurrence, l'orientation commerciale, les lois du marché et des régimes de responsabilisation rigoureux. Là où les forces du marché font défaut, le Ministère intervient pour protéger l'intérêt public d'une façon qui garantit l'équité dans l'application des exigences fiscales et réglementaires.

Transport aérien

Entre janvier et septembre 2001, le nombre total de passagers aériens au Canada a augmenté à un taux au-dessus de la moyenne en raison de la forte croissance dans le secteur intérieur ainsi que dans d'autres secteurs internationaux. La croissance du secteur transfrontalier a été plus faible à la suite du ralentissement économique de chaque côté de la frontière. Durant cette période, la part du marché d'Air Canada a continué de chuter

devant la concurrence croissante des autres transporteurs et une réduction du nombre de voyages d'affaires Les conséquences des événements du 11 septembre sur le trafic passagers aérien ont été très marquées au Canada; le trafic aérien a diminué considérablement durant les premières semaines qui ont suivi les attentats terroristes. Des informations préliminaires plus récentes indiquent que le trafic passager demeure à environ 20 p. 100 au-dessous du niveau de trafic de l'an dernier. Le trafic passager aux huit principaux aéroports canadiens, et plus particulièrement à Toronto, Montréal et Vancouver, devrait demeurer faible durant la première partie de 2002 et s'améliorer graduellement avec la reprise économique et le retour de la confiance attendus.

Devant cette situation, Transports Canada surveille étroitement l'environnement du transport aérien, évalue la pertinence du cadre politique actuel et élabore des options pour guider les orientations futures. L'objectif du Canada demeure de disposer d'une industrie viable et efficace du transport aérien jouissant d'une position concurrentielle nationale et internationale solide, qui soit abordable, sensible aux besoins des usagers et des collectivité et qui, dans l'ensemble, satisfasse aux besoins de tous les Canadiens.

Surveillance, évaluation et élaboration d'options

Résultats	Indices d'avancement
• Marchés plus forts • Amélioration des choix des consommateurs • Protection des consommateurs devant l'émergence d'un transporteur dominant • Accès équitable à l'infrastructure aéroportuaire	• Nombre d'entreprises desservant les marchés de transport aérien et parts de marché • Modifications des liaisons • Niveaux de trafic • Prix • Satisfaction des clients devant les prix et services

Partenaires

Industrie du transport aérien et autres groupes d'intérêt

En plus de la nouvelle Loi sur les aéroports du Canada et la politique des loyers, qui sont discutées à la section suivante, Transports Canada prévoit orienter le transport aérien dans la bonne direction selon les plans résumés ci-dessous.

- Pour les services intérieurs, l'accent sera mis sur un cadre adéquat favorisant la concurrence loyale et le développement de nouveaux services en sein du cadre actuel de politiques économiques qui s'applique à une industrie véritablement canadienne.
- La mise en œuvre du précontrôle des passagers à destination des États-Unis aux aéroports de Calgary, Toronto et Montréal incitera un plus grand nombre de passagers étrangers à utiliser ces aéroports canadiens comme point d'entrée aux États-Unis et entraînera une amélioration générale de la viabilité de l'industrie du transport aérien.
- La concurrence et le service s'amélioreront grâce à de nouveaux accords bilatéraux qui donneront aux transporteurs canadiens un accès à des marchés étrangers et autorisera l'accès de transporteurs étrangers au Canada. Des négociations bilatérales avec le Japon, l'Italie, la France et Israël restent une priorité.
- Les intérêts des intervenants canadiens seront protégés grâce à la participation du Ministère à l'analyse menée par l'Organisation mondiale du commerce. Cette analyse examine les options relatives à l'expansion de la liste des services de transport aérien

connexes régis par l'Accord général sur le commerce des services. Les droits de desserte des routes internationales ne seraient pas affectés.

Transport terrestre

Le transport terrestre contribue grandement à la croissance économique et aux échanges du Canada. Environ 45 p. 100 du produit national brut du Canada provient des échanges commerciaux, et les États-Unis constituent le principal partenaire commercial du Canada. Durant les années 1990, les échanges interprovinciaux ont augmenté en moyenne de 5,1 p. 100 alors que les importations et les exportations américaines et mexicaines ont augmenté de 12,3 p. 100 et 13,8 p. 100 respectivement. Le réseau routier représente le mode de transport dominant en Amérique du Nord en ce qui a trait aux échanges commerciaux, transportant en moyenne 65 p. 100 de la valeur des échanges Canada/États-Unis et ce, en utilisant relativement peu de points de passage frontaliers. Depuis le 11 septembre, les points de passage frontaliers présentent des défis encore plus grands parce que les gouvernements tentent d'assurer la sûreté nationale tout en permettant le transport efficace des biens et des personnes.

Transports Canada travaille avec d'autres autorités publiques, l'industrie et diverses associations pour soutenir les améliorations à l'infrastructure et aux services. Le Ministère consulte divers groupes d'intérêt à propos d'initiatives législatives et d'autres initiatives de politiques et collabore à l'échelle nationale et internationale avec des institutions qui favorisent l'harmonisation et l'innovation en matière de résolution des problèmes. Pour les programmes routiers, les indices de résultats à court terme se concentrent sur le nombre de nouveaux accords avec des partenaires cofournisseurs et le niveau de financement provenant d'autres sources. À moyen terme, les indices comprennent la conformité des adjudicateurs aux conditions et le degré d'amélioration de la capacité et du partage d'information. Les mesures à plus long terme portent sur le degré d'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la viabilité environnementale des routes, la satisfaction des usagers et des collectivités et des indices financiers tels que les ratios d'exploitation, l'évolution des prix et la réduction des subventions.

La mesure du progrès des changements de politique et le travail en collaboration permettent d'assurer que les étapes de développement requises, y compris la consultation avec les personnes appropriées, ont effectivement lieu. En fin de compte, des indices de résultats sont nécessaires pour des objectifs précis comme l'accroissement de la compétitivité, la réduction de l'encombrement, l'élargissement de l'accessibilité. Ces indices peuvent comprendre le volume et la valeur des biens transportés par le mode de transport terrestre, le temps moyen de traitement aux passages frontaliers terrestres et le degré de satisfaction des Canadiens des régions éloignées ou des Canadiens handicapés.

Les projets concernant le transport terrestre sont les suivants :

- Le budget fédéral de décembre 2001 alloue, sur une période de 5 ans, 600 millions de dollars pour un nouveau programme d'infrastructure frontalière. Dans le cadre de ce programme, le gouvernement tentera de créer des partenariats avec les provinces, les

municipalités et le secteur privé et participera au financement d'améliorations des infrastructures aux points frontaliers ou près de ceux-ci. Les projets liés aux frontières pourraient inclure des accès routiers, nouveaux ou améliorés, aux points frontaliers, des centres de traitement pour véhicules commerciaux afin d'accélérer le passage aux frontières et la mise en place d'une infrastructure souple telle que les systèmes de transport intelligents.

- Le programme stratégique d'infrastructures routières de Transports Canada aura des effets positifs sur l'efficience et la sécurité des transports. Le programme, par l'entremise d'ententes de partage des coûts avec les provinces et les territoires, investira 500 millions de dollars dans la construction routière et 100 millions de dollars dans les initiatives de système de transport intelligent et d'améliorations aux passages frontaliers entre 2001-2002 et 2005-2006. La somme de 120 millions de dollars additionnels, provenant d'autres programmes régionaux, sera affectée à l'infrastructure routière du Canada atlantique et du Québec.
- Le gouvernement a récemment introduit une loi afin de mettre en place le Fonds d'infrastructure stratégique du Canada de l'ordre de 2 milliards de dollars. Ce fonds fournira une assistance financière pour les projets d'infrastructure stratégique d'envergure incluant les routes et les lignes ferroviaires, le transport local, le développement urbain ou touristique, et les infrastructures hydrauliques et d'épuration des eaux d'égouts. Le fonds permettra au gouvernement d'atteindre son objectif de bâtir une économie forte et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens.
- Les changements apportés aux politiques liées à la manutention et au transport du grain, y compris le prolongement de la période d'appels d'offres pour le transport des chargements de la Commission canadienne du blé à destination des ports, au plafond des revenus annuels des compagnies ferroviaires liés au grain, et l'amélioration de la rationalisation des lignes secondaires, mèneront à un réseau plus efficace, efficient et responsable qui répondra mieux aux besoins des producteurs agricoles, des expéditeurs et des consommateurs de grain des prairies. Un surveillant indépendant, Quorum Corporation, évaluera le rendement du réseau afin de cerner les problèmes ou possibilités d'améliorations. (🖳 Pour plus de renseignements sur le transport et la manutention du grain, voir le site www.tc.gc.ca/ferroviaire/menu.htm#Grain.)
- VIA Rail recevra un financement accru de 401,9 millions de dollars en immobilisations sur une période de 5 ans afin de revitaliser les services ferroviaires voyageurs. Il est anticipé qu'une flotte et un réseau de services modernes – plus fiables, responsables quant à l'environnement et plus fréquents, et réduisant le temps de voyage – stimuleront la demande et amélioreront le ratio de profitabilité de la société. Un plan d'investissement en immobilisations à long terme sera développé afin d'assurer la viabilité de VIA Rail à long terme. Un régime de surveillance du rendement focalise présentement sur la qualité des services, l'efficience, la sécurité, les impacts environnementaux et la viabilité financière.
- Afin de respecter son engagement de commercialiser le transport du grain énoncé dans le budget fédéral de 1996, le gouvernement fédéral vendra sa flotte de wagons-trémies.

Transport maritime

En 2001, le trafic maritime de marchandises en vrac a connu d'importantes réductions, car la plupart des industries de base desservies par ce mode, comme la sidérurgie et l'industrie de la construction, ont été les premières à être touchées par le ralentissement économique. Les volumes de trafic maritime de marchandises en vrac devraient retrouver leur niveau antérieur, et une croissance limitée est prévue. Le trafic conteneurs maritime entre le Canada et l'étranger – qui avait été l'élément du trafic maritime à la croissance la plus rapide – a connu un important ralentissement en 2001, avec de petites réductions de trafic enregistrées à Vancouver et Montréal. Le trafic conteneurs devrait cependant retrouver ses taux de croissance antérieurs.

Dans le transport maritime, comme pour les autres modes, Transports Canada s'est retiré de la prestation directe des services. Son rôle dans la promotion de la croissance économique et des échanges pour le transport maritime se concentre maintenant plus fortement sur la surveillance du transport international et intérieur, le développement des politiques et la supervision de la prestation de services par de tierces parties. Le Ministère vise une industrie canadienne du transport maritime renforcée détenant une part de marché accru. La stratégie à long terme consiste à influer sur le développement d'un réseau de transport maritime qui soit concurrentiel, efficient, efficace, souple, abordable et bien intégré aux autres modes. De plus, cette stratégie tient compte des obligations constitutionnelles du gouvernement en matière de transport maritime.

Des indices d'avancement relatifs à ces buts et stratégies sont en cours de développement et pourraient notamment comprendre les volumes de marchandises par ligne, le coût par tonne, les niveaux de subventions, la viabilité des transporteurs, la satisfaction des usagers et des collectivités, ainsi que le nombre et les conséquences des questions d'harmonisation internationale.

Les résultats prévus sont exposés ci-dessous.

- La participation du Ministère à des initiatives intergouvernementales et sa modernisation de la législation économique accroîtront l'harmonisation avec les méthodes internationales et rehaussera la compétitivité internationale de l'industrie canadienne du transport maritime.
- Le Ministère continuera d'examiner les questions qui pourraient influer sur la compétitivité des ports canadiens.
- Les subventions gouvernementales à Marine Atlantique Inc., qui devraient totaliser environ 37 millions de dollars annuellement pour les cinq prochaines années, seront conformes aux obligations constitutionnelles envers Terre-Neuve relativement au maintien d'une liaison de transport avec la portion continentale du Canada.
- La réduction des subventions fédérales à l'appui de la commercialisation des services de traversier au Canada atlantique se poursuivra tout en favorisant des services de traversier sécuritaires, efficients et abordables.
- Le secteur riverain de Toronto sera revitalisé grâce à une initiative financée conjointement par les gouvernements fédéral, provincial et municipal.

Parachever le programme des cessions et entretenir les relations avec les entités cédées

Au début des années 1990, Transports Canada a commencé à céder des éléments clés du réseau de transport à des organismes sans but lucratif gérés sans liens de dépendance avec le gouvernement et dirigés par un large éventail de groupes d'intérêt. Un premier indice de l'avancement de cette initiative est le nombre d'entités cédées et, d'après celui-ci, le travail du Ministère a été fructueux. NAV CANADA possède et exploite entièrement le système de navigation aérienne, tous les principaux aéroports et ports sont exploités par des administrations locales, la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent est exploitée et entretenue par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et 75 p. 100 des sites portuaires régionaux ou locaux et 88 p. 100 des aéroports régionaux, locaux ou plus petits appartiennent à d'autres entités et sont exploités par celles-ci.

Les projets de cessions en cours et prévus sont les suivants :

- Définir des options pour l'avenir des sites portuaires et aéroportuaires non cédés, d'ici le 31 mars 2002. Une option consiste à prolonger le programme pour permettre d'améliorer les recherches d'occasions de cession et satisfaire à des exigences de négociation complexes.
- Les services de traversier dans l'Est du Canada envers lesquels le gouvernement fédéral a des obligations de politique seront assurés de plus en plus par le secteur privé.

Initiatives de cession

Résultats	Indices d'avancement
• Viabilité • Autosuffisance • Transparence • Reddition des comptes aux clients et aux collectivités locales	• Conformité des entités à l'endroit de la législation, de la réglementation, des baux ou *Lettres patentes* • Résultats financiers et plans d'investissement des entités • Coûts bruts du Ministère en soutien à la cession • Prix • Services fournis • Satisfaction des groupes d'intérêt

Des vérifications, des évaluations et des examens menés par Transports Canada l'aident à déterminer s'il réalise ses objectifs de cession et comment il peut continuer à améliorer ses relations avec les entités cédées. Grâce à ces contrôles, le Ministère s'acquittera de sa responsabilité de protéger l'intérêt public et traitera les entités d'une façon juste et uniforme, tout en respectant le fait qu'elles sont des sociétés autonomes dont l'autonomie est garantie par la loi et par des ententes à long terme.

Les plans d'amélioration du rendement et d'élaboration de nouvelles relations avec les entités cédées sont les suivants :

- La nouvelle Loi sur les aéroports du Canada prévue pour la fin de 2002 renforcera la gérance, la transparence et la reddition des comptes aux 26 aéroports qui forment le réseau national d'aéroports (RNA).

- Un examen de la politique des loyers des aéroports du RNA, incluant une consultation générale sera achevé en 2002. Cet examen déterminera si les administrations aéroportuaires paient leur juste part pour les terrains et les installations qu'elles louent du gouvernement fédéral et évaluera les impacts des coûts de location sur le réseau de transport aérien.
- Le Ministère veillera au respect des baux par les aéroports du RNA et améliorera la supervision du réseau par une approche rigoureuse de la surveillance, un traitement plus uniforme des baux à l'échelle nationale et une attention aux conditions particulières à certains aéroports.
- Un nouveau cadre de surveillance de la conformité pour les administrations portuaires canadiennes – les principaux ports qui poursuivent leurs activités principales à titre d'agents de la Couronne – aidera le Ministère à remplir ses obligations de propriétaire et de superviseur.
- Un examen de la *Loi maritime du Canada* est nécessaire d'ici 2003, ce qui donnera l'occasion d'examiner le cadre de travail régissant les principaux ports et, au besoin, de prendre des mesures correctives qui favoriseront davantage la commercialisation et la viabilité du réseau.
- Le deuxième plan quinquennal (2003-2008) négocié entre le gouvernement et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent prévoira des ajustements en fonction de l'expérience vécue jusqu'à maintenant. Ce processus pourrait tirer profit d'une évaluation qui devrait se terminer en 2002 et qui porte sur la sécurité, la viabilité, la participation, le service et les obligations fédérales.

Favoriser l'innovation et les compétences

Le gouvernement cherche à combler les lacunes du Canada en matière d'innovation et à faire de notre économie un des chefs de file du monde pour l'innovation, les idées et le talent. Il entend doubler ses investissements d'ici 2010, faisant du Canada l'un des cinq premiers pays du monde pour la recherche et le développement (R et D). Transports Canada fera sa part en créant des initiatives intégrées stratégiques de R et D s'appuyant sur de solides partenariats avec le secteur privé, les provinces et le milieu universitaire dans des domaines comme la sécurité routière, la gestion du trafic, l'encombrement des routes et des passages frontaliers et l'accessibilité pour les passagers handicapés.

Au départ, les indices de résultat comprendront le niveau d'investissement fédéral dans les projets de R et D liés au transport et le montant de ressources tiré d'autres sources. À plus long terme, le Ministère devra évaluer le potentiel de commercialisation, la commerciabilité réelle et le rendement de l'investissement. Il devra aussi surveiller les programmes en matière de capacité, notamment le développement d'une main-d'œuvre hautement compétente qui sache s'adapter aux rapides changements technologiques et aux nouvelles méthodes de travail.

Les résultats prévus de deux initiatives clés en matière d'innovation et de perfectionnement des compétences sont les suivants :

- Le Programme stratégique d'infrastructures routières de Transports Canada allouera 30 millions de dollars sur cinq ans pour le développement de systèmes de transport intelligents qui aideront l'infrastructure routière à satisfaire aux besoins de mobilité futurs et à s'intégrer à une économie axée sur le savoir. Ces systèmes permettent un échange continu d'information entre les usagers, les véhicules et l'infrastructure, accroissant ainsi le rendement routier sans investissements majeurs dans de nouvelles infrastructures.
- Le Ministère assurera un soutien solide à des projets qui maximisent la contribution des transports au marché mondial du cybercommerce au potentiel énorme – estimé entre 1,3 milliards $US et 1,8 billions $US d'ici 2003. L'attention se concentrera sur les petites et moyennes entreprises de transport qui traînent de l'arrière par rapport aux grandes entreprises pour ce qui est du recours au cybercommerce. On s'attend également à ce que ces innovations soient porteuses de gains de productivité supplémentaires par l'amélioration de l'interaction entre les transporteurs et les expéditeurs ou les voyageurs.

4.2.3 Protéger l'environnement physique

Bien que les transports contribuent grandement au développement économique et social du Canada, ils ont également d'importantes conséquences sur le plan environnemental. On compte notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'utilisation accrue de ressources non renouvelables, la pollution atmosphérique, aquatique et sonore et la perte de terres agricoles et d'habitat naturel de la faune. Pour les Canadiens, un environnement propre est essentiel à une vie saine, à la prospérité économique et à une qualité de vie élevée. Le meilleur réseau de transport qui soit pour les Canadiens doit être viable sur tous les fronts – économique, social et environnemental – à long terme.

Pour plus de renseignements sur les transports et l'environnement :
Voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/envaffairs/french/UNCSD9_April23_01fr.htm : *Le transport durable – le contexte canadien;*
Voir le chapitre 5 de notre Rapport annuel, *Les transports au Canada 2000*, ou voir notre site Web, au www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-factsf/ Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

Défis

Pour concrétiser cette vision, Transports Canada est placé devant plusieurs défis en ce qui a trait à la protection de l'environnement physique et au façonnement du programme des transports pour les années à venir. Les questions prioritaires sont les changements climatiques, la qualité de l'air et de l'eau, des questions qui ont toutes une dimension internationale. Certains défis clés sont mis en lumière ci-dessous.

- Les transports sont la plus importante source d'émissions de GES, contribuant pour environ le quart du total des émissions au Canada. Environ les deux tiers des émissions de GES liées au secteur des transports proviennent de nos villes. Dans le secteur des transports, les émissions augmentent rapidement et, si aucune mesure n'est prise, elles pourraient augmenter jusqu'à 32 p. 100 au-dessus des niveaux de 1990 d'ici 2010 et jusqu'à 53 p. 100 au-dessus de ces niveaux d'ici 2020.
- Les émissions atmosphériques contribuent à la pollution atmosphérique et au smog, entre autres, ce qui peut avoir de graves conséquences pour l'environnement et pour la santé humaine. Les transports représentent environ 52 p. 100 de toutes les émissions d'oxyde d'azote (NO_x), 40 p. 100 du monoxyde de carbone (CO), 20 p. 100 des composés organiques volatils (COV), 5 p. 100 des oxydes de soufre (SO_x) et 5 p. 100 des matières particulaires – les principaux éléments constitutifs du smog urbain.
- Les tendances dans le secteur des transports sont à l'augmentation du nombre de voitures sur la route et à la croissance de l'industrie du transport aérien et du camionnage commercial. Bien que l'efficacité énergétique s'améliore, elle ne suit pas le rythme des augmentations annuelles de l'utilisation des transports. La gestion des conséquences de cette tendance exigera à la fois des changements de comportement et des améliorations technologiques.

- Les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau par le rejet d'eaux usées et de déchets solides. Les déversements et les fuites de carburant, d'huile et de sous-produits de déchets dangereux peuvent contaminer à la fois les eaux de surface et la nappe phréatique.

Activités principales

Pour relever ces défis et pour promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et programmes en matière de développement durable et de favoriser un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement pour les Canadiens. Comme le transport durable est une responsabilité partagée, Transports Canada travaillera avec d'autres ministères, d'autres paliers de gouvernement, l'industrie, des partenaires nationaux et internationaux, des groupes d'intérêt et le public en général pour mettre en œuvre ces initiatives.

Résultats définitifs

À long terme, les activités de Transports Canada liées à la protection de l'environnement visent à contribuer à la progression vers les résultats définitifs suivants : un réseau de transport respectueux de l'environnement pour les Canadiens, le réduction des émissions de GES et de la pollution provenant du secteur des transports et la prévention et l'atténuation des dommages environnementaux découlant des activités de transport. Il est important de noter que Transports Canada n'est qu'un des nombreux intervenants dans la réalisation de ces objectifs à long terme. Il est néanmoins important de suivre la progression vers ces résultats même s'ils sont indépendants de la volonté directe du Ministère. Certains indices d'avancement possibles vers ces résultats définitifs sont présentés dans l'encadré ci-contre.

Indices d'avancement :

- *Niveau de sensibilisation des Canadiens aux conséquences environnementales des activités de transport*
- *Pourcentage d'augmentation de l'utilisation de véhicules à meilleur rendement énergétique*
- *Énergie/passager-kilomètre (passagers)*
- *Réduction de la demande de transport exprimée en réduction des véhicules kilomètres annuels*
- *Énergie/tonne-km (marchandises)*
- *Part du secteur des transports de la consommation d'énergie/émissions de GES par mode*
- *Autres polluants atmosphériques par mode*
- *Pourcentage de sites contaminés de Transports Canada qui ont été assainis ou qui ont fait l'objet d'un travail de gestion du risque*

Priorités

La *Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003* de Transports Canada est le principal document d'orientation des initiatives environnementales du Ministère pour les deux prochaines années. La SDD définit sept défis, assortis d'engagements, d'objectifs et de mesures de rendement, visant à atteindre l'objectif stratégique du Ministère en matière

de protection de l'environnement physique. Le Ministère commencera également à travailler sur la prochaine SDD, qui doit être déposée en décembre 2003.

💻 Voir la SDD 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/envaffairs/french/StrategieDD/2001fr.htm.

On trouvera ci-dessous une vue d'ensemble des défis prévus dans la SDD du Ministère, présentant les activités clés, les résultats et les indices d'avancement.

Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable (SDD défi 1)

Pour que les Canadiens fassent des choix plus respectueux de l'environnement en matière de transports (transport actif, transport en commun, covoiturage, etc.), ils doivent d'abord être conscients des défis environnementaux que présentent les transports et des solutions de rechange possibles. Parmi ses engagements pour la réalisation de cet objectif, Transports Canada continuera d'aider, grâce aux fonds du programme *Sur la route du transport durable* (SRTD) (💻 www.tc.gc.ca/envaffairs/srtd/a_propos.shtml), aux organisations qui mettent en œuvre des projets visant explicitement l'éducation et la sensibilisation aux transports durables. Le Ministère étendra également le programme Éconavette aux bureaux régionaux et aux autres ministères fédéraux d'ici 2003-2004 pour accroître l'adoption de pratiques de déplacement au travail écologiques chez les fonctionnaires fédéraux.

Activités d'éducation et de sensibilisation

Résultats	Indices d'avancement
• Accroissement de la sensibilisation aux questions de transport durable et de leur compréhension • Accroissement de la sensibilisation à la gamme de solutions existantes pour relever les défis de transport durable • Accroissement de l'application des pratiques de transport durable • Partenariats et alliances pour atteindre les résultats de développement durable • Développement et essai de démarches, de méthodes et d'outils novateurs pour soutenir le transport durable • Changement positif dans le comportement en matière de déplacements domicile-travail et accroissement de la sensibilisation au transport durable à la suite de la mise en œuvre du programme Éconavette	• Niveau de sensibilisation au transport durable signalé par les organisations participantes • Nombre de projets SRTD exécutés • Résultats obtenus par les projets SRTD • Nombre de partenariats établis • Nombre de partenariats maintenus après la fin du financement par Transports Canada • Nombre de programmes Éconavette mis en œuvre et résultats recueillis au moyen des formulaires d'évaluation • Nombre de nouveaux visiteurs sur le site Web de Transports Canada

Élaborer des outils pour une meilleure prise de décisions (SDD défi 2)

Les décideurs doivent comprendre les conséquences environnementales de leurs décisions, car il existe souvent des compromis à faire entre les avantages sociaux, économiques et environnementaux. De meilleures données, de meilleurs renseignements, de meilleures analyses et de meilleurs outils mèneront à de meilleures décisions. Pour élaborer des outils en vue d'une meilleure prise de décisions, Transports Canada travaillera en partenariat avec le Centre pour un transport durable (💻 pour plus de renseignements, voir le site Web du Centre au www.cstctd.org) et d'autres partie intéressées afin de définir des indices de transport durable d'ici 2003-2004. Le Ministère renforcera ses capacités d'exécution d'évaluations environnementales stratégiques (EES) et, d'ici 2002-2003, fera rapport sur la mise en œuvre de la politique d'EES. Transports Canada élaborera également d'ici 2003-2004 une position ministérielle sur l'internalisation des coûts.

Outils pour une meilleure prise de décisions

Résultats	Indices d'avancement
• Meilleure aptitude à faire rapport de l'avancement du transport durable	• Degré d'adoption et d'acceptation des indices de transport durable
• Meilleure aptitude pour les gestionnaires de Transports Canada à prendre des décisions respectueuses de l'environnement	• Degré de connaissances acquises par la formation
	• Utilisation et effets des outils d'EES sur les politiques et programmes de transport terrestre
	• Degré de sensibilisation à l'EES chez les employés de Transports Canada
	• Degré de sensibilisation et d'acceptation chez les groupes d'intérêt en ce qui a trait à l'élaboration d'une position sur l'internalisation des coûts

Promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable (SDD défi 3)

La technologie promet d'offrir aux Canadiens des options de transport plus efficientes et plus écologiques. Pour promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable, Transports Canada soutiendra la recherche et le développement (R et D) sur les systèmes de transport intelligents (STI) et l'adoption de véhicules de haute technologie (VHT). Certains projets spécifiques de R et D se rapportent aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, de même qu'à la mise au point de véhicules légers produisant peu d'émissions, qui utilisent les piles à combustible et des dispositifs de propulsion électriques et hybrides. Les projets de R et D définis dans le cadre de la SDD doivent être entrepris d'ici 2003-2004. De plus, Transports Canada sensibilisera le public aux VHT par la création d'un programme

Activités de sensibilisation et de recherche et développement

Résultats	Indices d'avancement
• Accroissement de la sensibilisation et de l'utilisation des STI et des VHT par l'industrie, les groupes d'intérêt et le public	• Nombre de projets de R et D entrepris
	• Pourcentage d'augmentation de la densité d'énergie par la recherche de matériaux légers
	• Amélioration de l'efficacité des véhicules et des taux d'émission
	• Accroissement de la sensibilisation du public par divers événements

« véhicules verts », par l'élaboration d'un site Web sur les véhicules verts et par une évaluation de la pénétration du marché et du potentiel des VHT d'ici 2002-2003.

Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada (SDD défi 4)

En faisant preuve de leadership en gestion de l'environnement, Transports Canada peut réduire ses propres impacts environnementaux et donner l'exemple aux autres dans le secteur des transports. Pour améliorer la gestion environnementale de ses activités et terres, le Ministère améliorera son système de gestion environnementale (SGE). Cela comprendra un plus grand travail lié à certains éléments précis du SGE, comme les lieux contaminés et les émissions atmosphériques.

Amélioration du système de gestion environnementale

Résultats	Indices d'avancement
• Meilleure gestion des biens immobiliers • Accroissement de la sensibilisation à l'environnement au sein du Ministère • Inventaire de tous les sites contaminés du Ministère et assainissement ou gestion du risque d'ici 2003-2004 • 50 p. 100 des véhicules du parc ministériel achetés entre 2001et 2003 doivent être des véhicules produisant peu d'émissions	• Nombre de nouveaux sites contaminés repérés • Nombre de sites contaminés soumis à l'assainissement ou à la gestion du risque • Pourcentage des véhicules produisant peu d'émissions achetés sur le total annuel des véhicules achetés au sein du parc de Transports Canada

Réduire les émissions atmosphériques (SDD défi 5)

La réduction des émissions atmosphériques implique à la fois des mesures à court terme et l'analyse et la planification nécessaires pour mettre en œuvre des ententes internationales et les nouvelles normes de qualité de l'air dans l'ensemble du Canada. Dans son plan d'action 2002, le Canada s'est engagé à prendre un certain nombre de mesures qui réduiront les émissions de GES d'environ 65 mégatonnes par année entre 2008 et 2012. Cela représente environ le tiers des objectifs du protocole de Kyoto.

L'un des résultats clés pour Transports Canada sera la mise en œuvre de mesures dans la composante des transports du *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique.* Cette composante comporte cinq programmes : transport urbain, efficacité des carburants (véhicules), nouveaux carburants (éthanol), infrastructure de ravitaillement des piles à combustible et transport de marchandises. Transports Canada dirige les initiatives de transport urbain et de transport de marchandises tout en participant activement à l'initiative sur l'efficacité énergétique des véhicules.

💻 Pour plus de renseignements sur les initiatives spécifiques dans le secteur des transports, voir le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm.

En faisant sa part pour réduire les émissions atmosphériques, Transports Canada vise les résultats suivants :

Part de Transports Canada dans le *Plan d'action 2000 sur les changements climatiques*

Résultats	Indices d'avancement
• Réduction des émissions de GES, capacité accrue de réduire les GES et reproduction de pratiques exemplaires pour la réduction des GES • Sensibilisation accrue et adoption de véhicules et de combustibles plus propres et plus efficaces sur le plan énergétique • Engagements par les groupes d'intérêt en matière de réduction des GES, par des programmes ministériels comme l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport de marchandises et le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) • Démonstration de nouvelles technologies, de pratiques exemplaires et d'outils novateurs pouvant réduire les émissions de GES de façon pratique et rentable dans le secteur du transport de marchandises • Établissement d'ententes de rendement volontaires entre le gouvernement fédéral et des associations de l'industrie dans le cadre de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport de marchandises • Établissement d'un réseau national complet et proactif pour la diffusion de l'information sur les stratégies fructueuses de réduction des GES pour les transports urbains durables • Sensibilisation aux pratiques de réduction des émissions atmosphériques au sein de l'industrie, des groupes d'intérêt et du public canadien	• Nombre d'entreprises de transport de marchandises adoptant des technologies permettant des réductions des émissions de GES • Nombre de mesures permettant des réductions des émissions atmosphériques et des émissions de GES • Nombre de projets entamés dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain • Nombre de bulletins et d'autres documents produits et diffusés • Degré de sensibilisation aux pratiques de réduction des émissions atmosphériques établies grâce à un sondage indépendant

Réduire la pollution de l'eau (SDD défi 6)

Les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau par le rejet d'eaux usées et de déchets; elles créent également un risque d'accidents comportant le rejet de matières dangereuses dans l'environnement. Le mandat de Transports Canada concernant la prévention de la pollution de l'eau découle en partie de diverses lois et de conventions internationales. Le Ministère travaille pour atténuer les impacts des activités de transport et obtenir les résultats clés suivants :

Activités de prévention et de contrôle

Résultats	Indices d'avancement
• Élaboration d'un cadre de surveillance dans les ports appartenant à Transports Canada pour les projets d'assainissement liés au rejet d'eaux usées et de déchets solides par des tierces parties • Élaboration de nouveaux règlements et de nouvelles normes pour la gestion des eaux de ballast au Canada d'ici 2002-2003 • Amélioration du traitement des rejets accidentels	• Nombre de rejets par des tiers d'eaux usées et de déchets dans les ports • Nombre de projets d'assainissement adoptés et mis en œuvre par des administrations portuaires canadiennes et dans les ports appartenant à Transports Canada • Élaboration de nouvelles normes et de nouveaux règlements pour la gestion des eaux de ballast • Pourcentage de rapports de pollution et de repérages aériens faisant l'objet d'une enquête par Transports Canada • Nombre de poursuites grâce à l'amélioration du programme d'inspection et de surveillance aérienne • Nombre de déversements ou d'incidents polluants observés par la surveillance aérienne

Promouvoir un réseau de transport efficient (SDD défi 7)

La promotion d'un réseau de transport efficient améliorera l'efficacité des transports au pays et permettra de protéger l'environnement d'un accroissement de l'utilisation du territoire, de la pollution et de la consommation de ressources non renouvelables. Pour promouvoir un réseau de transport efficient, Transports Canada partagera des pratiques exemplaires avec d'autres paliers de gouvernement, avec l'industrie et avec des groupes d'intérêt. Le Ministère mènera également des études sur l'intégration modale et fournira des recommandations d'ici 2002-2003, entreprendra la mise en œuvre de recommandations d'intégration modale d'ici 2003-2004 et intégrera les critères de développement durable à ses accords de programmes de financement de façon permanente après 2002-2003.

Par ces activités, Transports Canada vise les résultats et objectifs suivants :

Activités de promotion

Résultats	Indices d'avancement
• Création d'un site Web sur les pratiques exemplaires et d'un programme national de prix en 2002-2003 • Faire connaître les pratiques exemplaires aux autres paliers du gouvernement, aux groupes d'intérêt et au public • Élaboration de pratiques exemplaires par des projets financés avec l'assistance de Transports Canada • Adoption des recommandations retenues, des technologies respectueuses de l'environnement et des pratiques exemplaires qui contribuent à accroître l'efficacité et l'intégration du réseau de transport	• Nombre de visites du site Web des pratiques exemplaires de Transports Canada (nouveaux visiteurs et habitués) • Nombre de candidatures soumises dans le cadre du programme de prix • Pourcentage d'accords et de programmes de financement appliquant les critères de transport durable • Améliorations quantifiables, par exemple meilleure sécurité, coûts réduits et impacts environnementaux • Améliorations de l'intégration modale, p. ex. réduction des délais de correspondance, amélioration dans le transfert des cargaisons et réduction de la durée du transport

4.3 Mise en œuvre du programme de gestion de Transports Canada

Les activités entreprises dans le cadre du programme de gestion de Transports Canada font partie intégrante de la vie quotidienne au travail de tous les employés ministériels et, en fin de compte, des clients du Ministère et des groupes d'intérêt. Le programme aborde les questions fondamentales qui touchent l'aptitude des secteurs d'activités à offrir leurs programmes et services. Il reflète le besoin d'améliorer la gestion de nos ressources – nos gens, nos fonds, nos biens et nos données – pour assurer un milieu de travail moderne qui satisfait aux besoins du Parlement et du public.

La définition des forces, des faiblesses et des possibilités est un élément important du programme de gestion et fournit des renseignements critiques sur les problèmes et priorités stratégiques. Cela donne au Ministère la possibilité de comparer ses méthodes de travail actuelles avec les options de réorientation de son offre de services pour assurer les « meilleurs services pour Transports Canada ». En gardant ce principe à l'esprit, le Ministère s'efforce de tendre vers l'efficacité organisationnelle par une autoévaluation et une amélioration continues. Un tel processus lui permet non seulement de satisfaire aux besoins dynamiques de ses clients internes, mais aussi de réagir en temps utile à un environnement en évolution constante.

Défis

De nombreux facteurs externes ont des effets importants sur l'aptitude du Ministère à produire des résultats : ressources limitées en raison de contraintes sur les dépenses publiques, vieillissement des effectifs combiné à la concurrence du marché du travail, exigences de fournir un nombre croissant de services par l'utilisation de la technologie, ce qui a également le potentiel de modifier ses méthodes de travail et un plus grand accent mis sur la gestion axée sur les résultats. De plus, de nombreuses initiatives des organismes centraux nous font concurrence sur le plan du temps et des fonds, notamment la Modernisation de la fonction de contrôleur, Gouvernement en direct (GED), la Stratégie d'information financière (SIF), la législation modifiée sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels, l'accent mis sur les valeurs et l'éthique, les réformes de la dotation en personnel et les relations du travail.

Le public exige en permanence la reddition des comptes dans la dépense de fonds publics par une administration efficace et la vérification interne. Cette situation met en lumière les problèmes liés aux initiatives de modernisation de la fonction de contrôleur en vue de décentraliser le contrôle dans des secteurs clés de responsabilité, qui est fondé sur de solides méthodes de gestion du risque, des valeurs et une éthique bien comprises, des données de rendement complètes et des conseils et une formation efficaces. Le grand public s'attend à un accès rapide et complet aux renseignements publics, à une protection rigoureuse des renseignements personnels, à une réponse rapide aux lettres et aux courriels envoyés aux ministres et à la participation aux processus de définition des politiques.

Dans le secteur des finances et des ressources humaines, les systèmes ministériels permettent une prestation plus efficace des services par de meilleures données pour la préparation de rapports et les menus « libre-service ». Il existe toutefois des coûts très importants associés à l'acquisition, à l'octroi de licences, à l'entretien et au renouvellement de ces systèmes et, bien que nous travaillions avec d'autres ministères pour réduire les coûts au minimum, la nécessité de mettre à niveau les systèmes en passant à de nouvelles versions impose un sérieux fardeau sur le plan financier et le plan de la charge de travail. Notre défi est de réduire les coûts au minimum en collaborant avec d'autres, à prendre des décisions stratégiques sur la nécessité de mettre les systèmes à niveau et de planifier suffisamment bien pour atténuer le plus possible les perturbations de service inévitables qui accompagnent de telles mises à niveau.

Activités principales

Transports Canada atteindra ses objectifs de gestion en assurant l'orientation stratégique et la supervision exécutive en soutien à tous les programmes ministériels et en répondant aux demandes de renseignements du public et du Parlement. L'élaboration et la gestion de systèmes fiables et de services de soutien liés aux ressources humaines et financières, à la technologie de l'information et aux systèmes administratifs permettent de disposer d'une infrastructure qui soutient une prestation efficace des services.

Résultats définitifs

Le programme de gestion sert à assurer les résultats suivants :

- Sensibilisation, confiance et satisfaction du public et des groupes d'intérêt à l'endroit des programmes et services ministériels
- Utilisation prudente des ressources publiques

La progression vers ces résultats sera mesurée au moyen de la rétro-information des clients et de sondages, de rapports financiers, d'observations de vérification et d'évaluations de programmes.

Priorités

Au cours des prochaines années, le Ministère concentrera ses efforts dans les domaines suivants afin de résoudre et de surmonter les défis qu'ils présentent.

Renouvellement de l'effectif

Modernisation des processus relatifs aux ressources humaines. Transports Canada s'efforce de créer un environnement opérationnel qui permette la prestation de services de ressources humaines en temps opportun et plus sensible aux besoins. Cela comporte le passage d'une orientation axée sur les processus à une orientation axée sur les résultats. Le Ministère travaillera à élaborer des services et des initiatives qui reflètent les besoins

et les attentes des gestionnaires et des employés et qui respectera les valeurs et les principes de la fonction publique.

Planification de la relève. La planification de la relève restera une priorité pour les gestionnaires du Ministère. La demande actuelle d'employés compétents met déjà à l'épreuve nos systèmes de ressources humaines et, lorsqu'on compare les demandes futures et les effectifs ministériels, l'importance des questions de ressources humaines – recrutement et maintien en poste, formation et perfectionnement des employés, mentorat et encadrement, plans d'apprentissage et transfert des connaissances – devient une évidence. Pour que la planification de la relève fonctionne, elle doit être intégrée aux activités courantes du Ministère, ce qui se fera dans une large mesure en travaillant avec les gestionnaires pour élaborer des plans et des stratégies adéquats afin de maintenir et d'améliorer la capacité opérationnelle du Ministère.

Diversité. Transports Canada a pris l'engagement de créer un milieu de travail stimulant et attrayant qui soit représentatif des clients qu'il sert et qui puisse répondre aux attentes d'une société canadienne diversifiée. La création d'une organisation intégrée qui traite tous les employés de façon équitable est la responsabilité de chaque gestionnaire de l'organisation. Le Ministère travaillera à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies appropriées et poursuivra ses efforts d'application et de soutien du changement culturel nécessaires pour relever ce défi.

Communications

Transports Canada travaille à assurer des communications efficaces et complètes entre le Ministère et ses clients internes et externes, qui sont nombreux et diversifiés. Cette clientèle va des entreprises multinationales aux pilotes et aux camionneurs, des associations syndicales aux organismes non gouvernementaux, des organisations internationales comme l'Organisation de l'aviation civile internationale aux administrations aéroportuaires locales, des autorités provinciales et municipales chargées des transports aux médias nationaux et internationaux, et jusqu'aux Canadiens eux-mêmes qui voyagent en avion, en autocar, en traversier, en train ou en automobile. Les employés de Transports Canada sont également d'importants groupes d'intérêt. Chacun de ces groupes doit être ciblé de façon particulière par les stratégies de communication.

Plusieurs défis distincts émergent comme priorités dans le domaine des communications. Ces priorités touchent l'évolution de la sûreté du transport aérien, la politique ministérielle et sa participation opérationnelle au développement et à la gestion des infrastructures (routes, passages frontaliers, aéroports, ports, etc.), les questions courantes de sécurité des transports, la technologie de l'information et le défi du rayonnement, le transport durable et l'environnement.

Au cours de la période de planification, Transports Canada continuera de mettre en œuvre la stratégie de communications nationales internes *De l'importance de communiquer*, étendra la diffusion de tous les produits de communication grâce au recours aux nouvelles technologies, fera appel à l'étude d'opinion publique dans des domaines

comme les politiques de transport, la sécurité et la sûreté et le transport durable, et fournira des analyses environnementales publiques à l'appui des initiatives d'élaboration de politiques.

Accès à l'information. Le Programme d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels (AIPRP) est l'une des méthodes les plus hautement visibles du Ministère de répondre aux préoccupations et aux besoins d'information des Canadiens. Transports Canada suit en permanence les tendances en matière d'AIPRP au sein du gouvernement et surveille le rendement en vue de rationaliser les processus et d'accroître l'efficacité. Au cours des trois dernières années, le nombre de demandes d'AIPRP a augmenté de 20 p. 100 par année en moyenne. De plus, le volume des demandes a augmenté depuis les attaques terroristes du 11 septembre, en raison de l'attention accrue accordée aux problèmes de transport et de sûreté. Malgré ces tendances, le rendement de Transports Canada en matière de rapidité des réponses d'AIPRP s'est amélioré de manière significative au cours des dernières années. Le Ministère continuera ses efforts dans ce sens afin de toujours améliorer son rendement.

Modernisation de la fonction de contrôleur

Mesure du rendement. L'utilisation de mesures de rendement est essentielle pour évaluer la qualité du travail produit par Transports Canada. À cette fin, le Ministère continue de travailler à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un cadre de rendement intégré qui englobera les renseignements sur les activités et les résultats. Ce processus assurera que les priorités mutuellement souhaitées seront établies entre la haute direction et le personnel. La nature et l'importance des mesures de rendement devraient faire l'objet de communications ultérieures de façon à ce que leur raison d'être soit clairement comprise par tous les employés. De même, il est important de comprendre qu'il faut du temps pour construire un cadre de gestion axé sur les résultats au sein d'une organisation si l'on veut tirer pleinement profit de cette initiative.

Valeurs et éthique. Les valeurs sont essentielles à la réussite de toute organisation et sont le pivot de la spécificité d'une culture organisationnelle. Non seulement les valeurs centrales compréhensibles et démontrées fournissent-elles un cadre de travail culturel, mais elles contribuent aussi à assurer la crédibilité de l'organisation auprès de ses clients. À l'occasion d'échanges avec les employés, les valeurs existantes du Ministère ont été endossées, mais il est apparu que les comportements uniformes attendus dans diverses situations n'étaient pas bien définis ou compris. Transports Canada poursuivra les dialogues sur les valeurs et préparera un guide en vue d'accroître la compréhension et l'adhésion des employés et de veiller à ce que les valeurs soient mises en pratique de façon uniforme au travail.

Le Ministère a créé un Bureau de l'intégrité en réponse à la Politique sur la divulgation interne d'information concernant des actes fautifs au travail. Son objectif est de veiller à ce que les employés soient traités équitablement et soient protégés de toute forme de représailles s'ils divulguent des actes fautifs au sein du Ministère et que toutes les divulgations soient traitées de façon appropriée et rapide. Le Bureau relève directement

de la sous-ministre et se concentrera à court terme sur la sensibilisation et la compréhension par les employés du mandat et des objectifs de la politique.

Technologie

La gestion stratégique de l'information et de la technologie de l'information (GI/TI) fait partie intégrante de toutes les activités de Transports Canada. Il devient de plus en plus nécessaire d'accroître la capacité du Ministère à fournir de l'information et des services par voie électronique aux employés, aux groupes d'intérêt et au public et de mettre sur pied de nouvelles capacités technologiques pour répondre aux exigences opérationnelles. Il est essentiel que l'évolution de la GI/TI suive celle des initiatives et priorités gouvernementales, notamment le renforcement de la sûreté des réseaux de transport à la suite de l'escalade des menaces et des récentes attaques terroristes aux États-Unis, et l'évolution de la prestation électronique de services (Gouvernement en direct) – deux initiatives qui devraient avoir d'énormes conséquences pour l'infrastructure, les investissements et la prestation des programmes en matière de GI/TI de Transports Canada. Pour se positionner afin de relever ces défis, le Ministère est en train de mettre au point un plan stratégique de GI/TI afin de coordonner les initiatives dans ce domaine et l'exécution des programmes.

Gouvernement en direct (GED). L'initiative Gouvernement en direct est le point de convergence d'une stratégie horizontale exhaustive pour la prestation électronique de services par les ministères et organismes fédéraux en vue d'atteindre les Canadiens. L'initiative GED combinera les technologies électroniques à un modèle de prestation axé sur les citoyens afin de leur offrir des services intégrés pour faire affaire avec le gouvernement.

La prestation électronique de services refaçonnera les méthodes de travail au sein du Ministère. L'accès à l'information, le partage et le flux d'information augmenteront de façon spectaculaire, accélérant les méthodes de travail et rationalisant et diffusant le processus décisionnel au sein de l'organisation. La gestion et le partage du capital intellectuel (connaissances, information, données, expertise en matière de ressources humaines, processus administratifs, etc.) prendront de plus en plus d'importance avec l'accroissement de la participation à l'économie du savoir et des activités par Internet.

Transports Canada a créé un Bureau des projets GED qui sert de point de convergence ministériel pour la planification, la coordination et la surveillance des activités GED et de leur progression. Des partenariats ont été établis avec plusieurs autres ministères fédéraux et des gouvernements provinciaux dans le cadre d'initiatives horizontales. On estime que plus de 71 millions de dollars seraient nécessaires au cours des quatre prochaines années pour transformer les services clés du Ministère.

💻 Pour plus de renseignements sur cette initiative dans l'ensemble du gouvernement, voir le site www.gol-ged.gc.ca.

Initiative d'amélioration des services

Dans la foulée de l'initiative d'amélioration des services du Conseil du Trésor, Transports Canada vise à continuer de fournir des services exemplaires aux Canadiens. Au cours de la prochaine année, le Ministère mettra l'accent sur l'établissement de normes de qualité pour les services de réglementation de l'aviation, notamment ceux pour lesquels des droits sont perçus. Pour les bénéficiaires de ces services, il en résultera des données de référence claires permettant de juger de la qualité, de la rapidité et de l'uniformité des services reçus. Pour Transports Canada, il en résultera un outil permanent de surveillance du rendement.

💻 Pour plus de renseignements sur cette initiative dans l'ensemble du gouvernement, voir le site www.tbs-sct.gc.ca/si-si.

5.0 Renseignements supplémentaires

5.1 Tableaux financiers

Tableau 1 — Coût net des programmes pour l'année budgétaire

Total du Ministère *(milliers de dollars)*	**2002-2003**
Dépenses brutes prévues	1 439 338
Plus : Services obtenus gratuitement	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	25 827
Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	19 865
Protection assurée par Développement des ressources humaines Canada (DRHC) au titre des accidents du travail	4 700
Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	5 725
	56 117
Coûts bruts des programmes	1 495 455
Moins :	
Recettes disponibles	344 909
Recettes non disponibles	25 298
Coût net des programmes	**1 125 248**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 2 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activités

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2001-2002[1]	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Politiques	337	**809**	714	718
Programmes et Cessions	37 474	**77 799**	75 158	92 271
Sécurité et Sûreté	65 123	**27 327**	27 663	3 992
Administration ministérielle	15 859	**15 565**	13 965	3 019
Total des dépenses en capital	118 793	**121 500**	117 500	100 000

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 3 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total (CET) dépasse 2 millions de dollars sont énumérés ci-dessous.

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2002	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses années ultérieures
Politiques						
Tous les projets des Politiques			**809**	714	718	-
Total des Politiques			**809**	714	718	
Programmes et Cessions (P et C)						
Stephenville (T.-N.)						
• Assainissement (S-DA)	3 553	2 478	**731**	344	-	-
Fredericton (N.-B.)						
• Projet d'infrastructure (I-DA)	2 000	100	**1 900**	-	-	-
Gander (T.-N.)						
• Resurfaçage de la piste 13/31 et des voies de circulation D et E (I-DA)	3 500	-	**3 500**	-	-	-
Blanc-Sablon (Qué.)						
• Reconstruction du quai (I-DA)	9 753	602	**4 966**	2 790	1 395	-
Kuujjuaq (Qué.)						
• Remise en état de la piste 07/25 (S-DA)	11 734	11 709	**25**	-	-	-
• Construction d'un immeuble (S-DA)	2 451	245	**2 206**	-	-	-
Cap-aux-Meules (Qué.)						
• Réparation des brise-lames (S-DA)	2 701	1 807	**894**	-	-	-
Îles-de-la-Madeleine (Qué.)						
• Remise en état des zones de triage et de stationnement (I-DA)	6 467	267	**2 500**	3 700	-	-
Pickering (Ont.)						
• Mesures correctives relatives à la moisissure (I-DA)	3 754	1 565	**1 080**	721	388	-
Fort Nelson (C.-B.)						
• Assainissement d'après l'étude de base sur l'environnement (S-DA)	9 004	3 996	**1 968**	1 487	1 125	428
• Assainissement du site d'enfouissement de l'escarpement (S-DA)	5 127	4 815	**123**	63	63	63

(Voir page suivante)

Principales dépenses en immobilisations *(suite)*

Secteur d'activités ***(milliers de dollars)***	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2002	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses années ultérieures
Sandspit (C.-B.)						
• Remise en état de la piste 12/30, de la voie de circulation A et de l'aire de trafic (I-DA)	2 078	50	**2 028**	-	-	-
Autres projets P et C			**55 878**	55 453	84 900	
Total P et C			**77 799**	75 158	92 271	
Sécurité et Sûreté (S et S)						
Administration centrale						
• AMDS Système de certification de maintenance avions (S-DA)	2 816	1 810	**1 006**	-	-	-
• Révisions de réacteurs JT15D-4 (S-DA)	6 242	2 792	-	1 750	700	1 000
• Système automatisé d'identification d'empreintes digitales (S-DA)	4 991	3 007	**1 984**	-	-	-
Moncton (N.-B.)						
• Construction d'un hangar (I-DA)	7 655	214	**1 205**	6 236	-	-
Autres projets S et S			**23 132**	21 427	2 733	
Total S et S			**27 327**	27 663	3 992	
Administration ministérielle (AM)						
Administration centrale						
• Mise en œuvre du SGDDI (S-DA)	11 500	8 132	**3 368**	-	-	-
• Remplacement d'infrastructures en fonction du cycle de vie (S-DA)	6 500	2 300	**2 200**	2 000	-	-
• Mise à niveau de Windows 2000 (I-DA)	3 499	1 899	**1 600**	-	-	-
• Version 11i d'Oracle (I-DA)	14 507	1 398	**6 467**	6 642	-	-
Autres projets AM			**1 930**	5 323	3 019	
Total AM			**15 565**	13 965	3 019	
Dépenses d'immobilisations totales			**121 500**	117 500	100 000	

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 4 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activités

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2001-2002[1]	**Dépenses prévues 2002-2003[2]**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Subventions				
Politiques	179 965	**23 539**	23 539	23 539
Programmes et Cessions	—	**—**	—	—
Sécurité et Sûreté	350	**100**	—	—
Administration ministérielle	—	**—**	—	—
Total des subventions	180 315	**23 639**	23 539	23 539
Contributions				
Politiques	37 075	**72 960**	61 441	48 516
Programmes et Cessions	190 782	**319 156**	282 449	264 297
Sécurité et Sûreté	13 846	**13 792**	12 523	8 080
Administration ministérielle	—	**—**	—	—
Total des contributions	241 703	**405 908**	356 413	320 893
Total des paiements de transfert	422 018	**429 547**	379 952	344 432

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.*
2. 🕮 *Pour une liste détaillée de toutes les subventions et contributions, voir le Budget des dépenses 2002-2003, Partie II.*

Tableau 5 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert

Le tableau qui suit contient des données sur chacun de nos programmes de paiements de transfert dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions de dollars.

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus
Politiques		
Verser une subvention à la province de la Colombie-Britannique pour les services de traversier, de cabotage et de transport de passagers (programme permanent).	Aider la province à offrir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique.	Des liens de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de Colombie-Britannique.
Verser une contribution aux services ferroviaires voyageurs hors VIA Rail (CET de 37,8 M$).	Assurer la desserte des régions éloignées.	Maintien de l'accès à des services ferroviaires pour les Canadiens qui habitent les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).
Verser une contribution aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage (programme permanent).	Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la sujétion des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale de ces exploitants grâce à des services qui répondent effectivement à la demande et à des taux qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules.
Verser un paiement à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme permanent).	Aider la CCB à acheter et louer des wagons-trémies.	Efficacité du transport du grain dans l'Ouest du Canada.
Octroyer des allocations aux anciens employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme permanent).	Assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite non payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au titre des employés mutés.	S'assurer qu'un régime de pension équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province.
Verser une contribution au programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 M$).	Aider le CN à restaurer le pont de Québec, qui a été construit à l'origine par le gouvernement fédéral en 1918.	Maintien de la circulation sans danger des véhicules et des trains sur le pont.

(Voir page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus
Politiques *(suite)*		
Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto (CET de 10,1 M$).	Améliorer les flux de passagers, la sécurité et rehausser l'image du secteur et la commerciabilité des terrains, accroître les investissements du secteur privé et les améliorations environnementales.	Amélioration de la qualité de vie et des avantages économiques et réduction de la pollution dans la région métropolitaine de Toronto.
Programme stratégique d'infrastructures routières – passages frontaliers (planification et intégration) (CET de 68 M$).	Améliorer la fiabilité et le rendement opérationnel global du réseau de transport terrestre.	Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables.
Programme stratégique d'infrastructures routières – systèmes de transport intelligents (CET de 29 M$).	Améliorer la fiabilité et le rendement opérationnel global du réseau de transport terrestre.	Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables.
Programmes et Cessions		
Versement de contributions pour l'exploitation des aéroports hors RNA (Réseau national d'aéroports) (programme permanent).	Verser des subventions d'exploitation aux aéroports de tout le Canada.	Exploitation sûre des aéroports hors RNA (et non encore admissibles au PAIA).
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maximum de 190 M$ sur 5 ans).	Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations.	Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA.
Fonds de cession des ports (CET de 115 M $).	Fournir une aide/des incitatifs aux éventuels exploitants de ports non fédéraux afin d'évaluer les possibilités d'amener les propriétés portuaires à un niveau minimum de sécurité et d'exploitation et (ou) de stimuler l'acceptation du port et des installations portuaires par la promesse d'en poursuivre l'exploitation ou d'affecter le port à d'autres utilisations.	Facilitation de la cession/du dessaisissement des ports régionaux et locaux au profit de groupes locaux (mise en œuvre de la Politique maritime nationale).

(Voir page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus
Programmes et Cessions *(suite)*		
Versement de contributions aux provinces en vue d'améliorer le réseau routier dans le but d'accroître l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme, y compris les projets d'améliorations routières au Nouveau-Brunswick et l'entente de développement routier de l'Outaouais (programme permanent).	Participer au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, du renforcement et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes.	Amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports et promotion du développement économique.
Entente sur la route transcanadienne (RTC) – Terre-Neuve (CET de 403,5 M$).	Construire des liens avec la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en contrepartie de la cessation des opérations ferroviaires dans la province.	Renforcement et amélioration de la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador.
(S) Versement de paiements au CN à l'égard de l'abandon des péages sur le pont Victoria à Montréal et au titre des travaux de remise en état de la portion du pont réservée à la circulation routière (programme permanent).	Dédommager le CN de la décision prise par le fédéral d'éliminer les péages et contribuer à la remise en état de la portion routière du pont.	Prise en charge de l'impact négatif sur les recettes du CN de l'élimination des péages et promotion de la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès.
(S) Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent).	Respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer un service de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Service de transport continu et efficace, tout au long de l'année, des gens et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.
Programme stratégique d'infrastructures routières – composantes routières (CET de 485 M$)	Fournir du financement aux projets routiers provinciaux pour satisfaire aux besoins du réseau routier national du Canada.	Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables.
Plan d'action 2000 sur les changements climatiques (CET de 40,2 M$).	Réduire la croissance des émissions des gaz à effet serre (GES) dans le secteur des transports.	Adoption de transports et d'une utilisation des terrains plus efficace sur le plan énergétique et meilleure capacité de réduction des émissions de GES. Adoption de technologies novatrices et de pratiques exemplaires liées à la réduction des émissions de GES.

(Voir page suivante)

Paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus
Sécurité et Sûreté		
Octroi de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (programme permanent).	Fournir une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles exécutent les travaux afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route.	Réduction des risques de collisions et de morts aux passages à niveau publics rail-route.
Code canadien de sécurité (CET de 17,8 M$).	Fournir une aide aux provinces et aux territoires à l'appui de l'application uniforme du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux.	Amélioration du niveau de sécurité, du potentiel de surveillance de la sécurité et de l'uniformité nationale des normes.

Tableau 6 — Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2001-2002[1]	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Recettes disponibles :				
Politiques				
Recettes de contrats de coopération internationale	350	**50**	50	50
Recettes de location	118	—	—	—
Recettes découlant de la fourniture de données statistiques	260	—	—	—
Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain	452	**460**	348	—
Recettes internes et externes diverses	140	—	—	—
	1 320	**510**	398	50
Programmes et Cessions				
Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	14 106	**13 015**	11 518	11 518
Aéroports – Concessions	1 693	**738**	111	111
Aéroports – Locations	5 435	**4 980**	3 789	3 789
Aéroports – Redevances d'atterrissage	4 490	**2 632**	665	665
Aéroports – Redevances générales d'aérogare	3 188	**1 843**	527	527
Aéroports – Paiements de bail et de chatel	249 368	**272 130**	300 388	313 987
Recettes internes et externes diverses	522	**475**	194	194
	278 802	**295 813**	317 192	330 791
Sécurité et Sûreté				
Aviation – Redevances de sécurité	11 891	**10 839**	10 839	10 839
Recettes internes et externes au titre des services d'aéronefs	31 139	**26 497**	26 497	26 497
Recettes internes et externes au titre de la sécurité maritime	7 438	**7 400**	7 400	7 400
Redevances de sécurité routière	1 980	**460**	460	460
Inspections des chemins de fer secondaires et autres recettes de sécurité ferroviaire	142	**63**	63	63
Recettes internes et externes au titre de la recherche et développement	3 867	**1 925**	1 925	1 925
Recettes internes et externes diverses	50	**25**	25	25
	56 507	47 209	47 209	47 209

(Suite page suivante)

Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles *(suite)*

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2001-2002[1]	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Recettes disponibles (suite) :				
Administration ministérielle				
Recettes internes et externes de location et de concession	956	**788**	788	788
Recettes internes et externes diverses	401	**589**	589	589
	1 357	**1 377**	1 377	1 377
Total des recettes disponibles	337 986	**344 909**	366 176	379 427
Recettes non disponibles :				
Politiques				
Locations de wagons-trémies	10 000	**10 000**	10 000	10 000
Programmes et Cessions				
Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	5 000	**5 000**	5 000	5 000
Ventes de ports et chatels	1 801	—	—	—
Administrations portuaires canadiennes – Honoraires	14 514	**10 298**	10 918	10 873
	21 315	**15 298**	15 918	15 873
Total des recettes non-disponibles	31 315	**25 298**	25 918	25 873
Recettes totales	364 424	**370 207**	392 094	405 300

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Nota : Les recettes internes proviennent de l'intérieur du gouvernement fédéral, d'autres ministères et organismes. Les recettes externes proviennent de l'extérieur du gouvernement fédéral.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.*

Tableau 7 — Prêts, investissements et avances

Ce tableau présente les soldes en cours sur les prêts dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers.

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2001-2002[1]	**Dépenses prévues 2002-2003**	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Programmes et Cessions				
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	25 024	**24 024**	23 024	22 024
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	699	**673**	644	613
Total des soldes en cours sur les prêts	25 723	**24 697**	23 668	22 637

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions à la fin de l'exercice.*

Tableau 8 — Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses

Crédit	*(milliers de dollars)*	Budget principal des dépenses 2002-2003	2001-2002
	Budgétaire		
1	Dépenses d'exploitation	**97 092**	131 005
5	Dépenses d'immobilisations	**104 000**	97 449
10	Subventions et contributions	**376 347**	203 528
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	**83 740**	116 237
20	Paiements versés à Marine Atlantique Inc.	**32 949**	36 347
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	**255 701**	247 739
(S)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	**65**	52
(S)	Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal	**3 300**	4 000
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**52 972**	48 471
(S)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	**1 900**	1 577
(S)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	**49 900**	48 400
	Total du Ministère	**1 057 966**	934 805

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

5.2 Précisions sur les secteurs d'activités

	Politiques	Programmes et Cessions	Sécurité et Sûreté	Administration ministérielle
Objectifs	Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport et des changements législatifs qui contribuent à la compétitivité, à l'efficience et à l'efficacité du réseau de transport du Canada.	Élaborer et gérer des programmes et stratégies, notamment pour l'intendance liée aux cessions et après les cessions, qui contribuent au mieux à la sécurité, à l'efficacité et à l'efficience du réseau de transport en fonction de principes de développement durable.	Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.	Fournir des services de soutien efficients et efficaces qui répondent aux besoins ministériels.
Activités	Établit le cadre de politique et de législation pour tous les modes de transport de compétence fédérale. Le secteur d'activités s'occupe également de surveiller et d'analyser le réseau de transport, de faire rapport de l'état des transports au Canada, de mener des études économiques et d'évaluer les programmes, d'assurer le soutien du ministre et du sous-ministre dans leurs relations avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers gouvernementaux et les gouvernements étrangers, de représenter le Ministère pour les questions de commerce international et d'évaluer les politiques et programmes pour l'ensemble du Ministère.	Joue un rôle substantiel d'intendance en plus de négocier la cession des ports et aéroports. Le secteur d'activités exploite des sites jusqu'au moment de leur cession, administre des programmes de routes et de ponts, assume des fonctions de propriétaire et de superviseur relativement aux aéroports, aux ports, aux ponts et aux sites de systèmes de navigation aérienne et gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur d'activités assure également le leadership au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.	Élabore des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et assure des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, de sensibilisation et de recherche et développement pour promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport. Ce secteur d'activités élabore également des plans d'intervention en cas d'urgence, assure la sûreté des personnes travaillant dans les zones réglementées des aéroports et fournit des services d'aéronefs aux organismes gouvernementaux et à d'autres organismes de transport.	Établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et assure le soutien des autres secteurs d'activités du Ministère en fournissant des services essentiels, notamment les ressources financières, administratives et humaines, la gestion de l'information/technologie de l'information, les communications internes et externes, les services juridiques et les services de direction.
Ressources	414 millions de dollars 198 équivalents temps plein	243 millions de dollars 368 équivalents temps plein	330 millions de dollars 2929 équivalents temps plein	107 millions de dollars 820 équivalents temps plein

5.3 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :
www.tc.gc.ca

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
(613) 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh-Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique
620–800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

Index

A

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, 12
Aéronautique, Loi sur l', 14
Aéroports du Canada, Loi sur les, 23
Améliorer la prestation des programmes de sécurité, 13

C

Changement climatique, 30

F

Fonds d'infrastructure stratégique du Canada, 21

G

Gouvernement en direct, 37

I

Initiative d'amélioration des services, 38

M

Marine marchande du Canada, Loi de 2001 sur la, 14
Modernisation de la fonction de contrôleur, 36

P

Programme d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels, 36
Programme des cessions, 23
Programme stratégique d'infrastructures routières, 21, 25, 45, 46

R

Renouvellement de l'effectif, 34

S

Sécurité automobile, Loi sur la, 14
Stratégie de développement durable, 27
Sur la route du transport durable, 28
Sûreté, régime de, 12

T

Transport aérien, 18
Transport maritime, 22
Transport terrestre, 20
Transports routiers, Loi de 1987 sur les, 14